

García Barzanallana, José

La liga aduanera ibérica : memoria premiada por la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas, en el concurso ordinario de 1861 / escrita por José García Barzanallana.

Madrid : Imprenta del Colegio Nacional de Sordo-Mudos y de Ciegos, 1862.

Vol. encuadernado con 7 obras

Signatura: FEV-AV-M-00144 (3)

La obra reproducida forma parte de la colección de la Biblioteca del Banco de España y ha sido escaneada dentro de su proyecto de digitalización

<http://www.bde.es/bde/es/secciones/servicios/Profesionales/Biblioteca/Biblioteca.html>

Aviso legal

Se permite la utilización total o parcial de esta copia digital para fines sin ánimo de lucro siempre y cuando se cite la fuente

Al Sr. Dn. Agustín Penreyro,

*en prueba de cariñosa
amistad del Autor*

LA LIGA ADUANERA IBÉRICA.

3 L

LA LIGA ADUANERA IBÉRICA.

MEMORIA

PREMIADA POR

LA REAL ACADEMIA DE CIENCIAS

MORALES Y POLÍTICAS,

EN EL CONCURSO PÚBLICO DE 1861

ESCRITA POR

Don José García Barzanallana,

ABOGADO Y EX-DIRECTOR GENERAL DE ADUANAS Y ARANCELES.

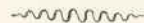
Multa renascentur quæ jam cecidere.

HORAT, ad Pis-70.

El que espera tiene á su lado un buen compañero en el tiempo; y así decía el Rey Felipe II:

« Yo y el tiempo contra dos. »

SAAVEDRA FAJARDO, *Empresa Política*, 54.



MADRID.

IMPRESA DEL COLEGIO DE SORDO-MUDOS Y DE CIEGOS.

Calle del Turco, núm. 11.

1862.

LA LIGA ADUANERA IBERICA
MEMORIA
ARTICULO 43 DE LOS ESTATUTOS
DE LA
REAL ACADEMIA DE CIENCIAS MORALES Y POLÍTICAS.

En las obras que la Academia autorice ó publique, cada autor será responsable de sus asertos y opiniones: el Cuerpo lo será únicamente de que las obras sean merecedoras de la luz pública.

TEMA.

Ventajas ó inconvenientes de una liga aduanera peninsular: y su influencia en la agricultura, industria y comercio de España.

En el caso de decidirse por la afirmativa el autor de la Memoria, deberá examinar los obstáculos que puedan presentarse, y el medio de removerlos; así como los pactos y condiciones necesarias para asegurar la recíproca utilidad de las naciones confederadas.

TEMA

Ventajas ó inconvenientes de que los señores
peninsulares y no indigenas en la agricultura, in-
dustria y comercio de España. En el caso de decidirse por la afirmativa el autor
de la Memoria deberá examinar los obstáculos que
quedan presentados, y el medio de removerlos; así
como los pactos y condiciones necesarias para ase-
gurar la reciproca utilidad de las naciones conde-

INTRODUCCION.

ANTES de empezar el exámen del tema que sirve de base á este trabajo, parece conveniente, y aún necesario, hacer una reseña, si bien sea muy sucinta, del territorio, poblacion y estado económico de Portugal y de España, cuyos intereses agrícolas, fabriles y comerciales serán el objeto en cuya dilucidacion vamos á ocuparnos. Para averiguar cuáles sean las causas que puedan contribuir á plantear desde luego, ó reservar para adelante, ó rechazar, sin ulterior debate, la union aduanera ibérica, es forzoso conocer la índole y circunstancias, así morales, como físicas y económicas de ambos pueblos. Sin la posesion de estos datos sería muy espuesto á error cualquier juicio que se formase, ateniéndose únicamente á consideraciones generales, y á los deseos, muchas veces ciegos, aunque les sirva de excusa la más sana intencion, de las personas que no tienen en cuenta el resultado de los hechos, de que no puede prescindirse al ventilar asuntos de esta clase. Es, por lo tanto, imprescindible fijar el punto de partida en que hayan de basarse las apreciaciones que nos sugiera el exámen de la delicada cuestion que vamos á discutir. Una vez conocidos estos datos fundamentales, de modo que no den lugar á dudas, las consideraciones que de ellos se deduzcan serán las que podrán motivar debates, segun la manera con que hayan sido considerados, así en detalle, como todos unidos.

Los términos en que está redactado el tema, imponen, por otra parte, este deber. Son bien precisos y terminantes: y toda opinion que se emita, sin exponer el dato preciso y concreto que le sirva de apoyo, es improcedente en estas materias, por mucha que sea, sin embargo, la importancia que, en otro concepto, pueda atribuírsele.

Sabidas la situacion material y la económica de las dos naciones peninsulares, entraremos de lleno á manifestar las consideraciones que ofrece la union aduanera, bajo todos los aspectos que presenta al estudiarla.

CAPÍTULO I.

Breve reseña del territorio y poblacion de Portugal y de España.—Medios de comunicacion.

D. Alfonso VI Rey de Castilla y de Leon, empeñado en una encarnizada, larga y gloriosa lucha contra los Reyes moros de Sevilla y Badajoz, pidió auxilios al monarca francés; de cuyo país vinieron muchos y distinguidos caballeros, y esforzados hombres de armas, en ayuda del Soberano que los llamaba y necesitaba de sus servicios. Fué uno de aquellos Enrique de Borgoña, de donde era natural; y habiéndose conducido valerosamente en la guerra y conquistado gran terreno á los moros en Portugal, mereció de D. Alfonso que le concediese en matrimonio á su hija bastarda D.^a Teresa, habida en D.^a Jimena Nuñez, cuya lápida sepulcral se conserva todavía en el Convento de Benedictinos de Espinareda, en el Vierzo. Dióle también, como dote, y en plena propiedad, con el título de Conde, las Provincias que gobernaba, y eran las que se conocen ahora con los nombres de Entre Duero y Miño, Traslomontes, y la parte septentrional de la Beira, á la izquierda del Duero.

De esta manera se fundó, en los últimos años del siglo oncenno, el Reino de Portugal, segregando su territorio del de la Corona de Castilla; y empezó en Alfonso I, hijo del Conde D. Enrique, que subió al trono en 1112, la série de Reyes independientes que establecieron la capital en Guimaraens, ciudad hoy de unos ocho mil habitantes, en la Provincia de Entre Duero y Miño.

El Reino de Portugal, situado en la parte más occidental de Europa y de la Península ibérica, bañado al Sud y al Oeste por el Océano Atlántico, forma un paralelógramo rectángulo con un perímetro de 1.500 kilómetros próximamente, y de los cuales corresponden 798 á la frontera que le separa de España. Segun los datos más recientes y considerados como dignos de crédito, contiene una superficie de 3.150 leguas cuadradas en su parte continental, equivalentes á 97.222 kilómetros cuadrados; que reunidos á los 4.518 de las Islas Azores (llamadas tambien Terceras) y Madera, que no están consideradas como posesiones de Ultramar, componen un total de 101.540 kilómetros cuadrados. Sus posesiones de Africa, Asia y Oceania son todavia hoy muy considerables; no tanto por su poblacion, cuanto por los extensos territorios que comprenden.

La poblacion de Portugal es más difícil de fijar; pues no existen acerca de ella datos recogidos oficialmente en estos últimos tiempos, y que, por lo tanto, puedan considerarse como exactos para determinarla.

Omitiendo mencionar los de época remota, que, aún cuando curiosos, no son necesarios á nuestro propósito, haremos mérito de solo algunos recientes.

Segun Balbi (1) la parte del Continente y sus Islas antes mencionadas, contaban 3.500,000 almas en 1844: igual cifra viene á dar Malte Brun (2) para 1845: el *Almanach de Gotha* (3) las hace subir á 3.908,861 para 1857; y el *Annuaire d'economie politique* (4) á 3.999,000 en 1859. El Censo de 1851 dió 3.829,108 habitantes; y el de 1858 los rebajó á 3.541,393: pero estos documentos, aunque oficiales, están considerados como muy defectuosos; y la opinion de personas competentes conviene con la de nuestro compatriota el Sr. Aldama (5) que regula la poblacion en cuatro millones. Aceptándola para los cálculos, puesto que el movimiento regular en progreso de sus habitantes debe de haberla aumentado hasta aquella cifra, resulta una densidad média de

(1) «*Abregé de Geographie*;» pág. 639.

(2) «*Geographie universelle*»—2.^{me} edition—1855—pág. 530.

(3) Edicion para 1861; pág. 693.

(4) Edicion para 1861; pág. 401.

(5) «*Compendio geográfico estadístico de Portugal*;» pág. 146.

32,32 almas por kilómetro cuadrado. La parte más poblada corresponde á la Provincia de Entre Duero y Miño, que es la más septentrional del territorio; y la más despoblada es el Alentejo, situada, como su nombre lo indica, al Sud del Tajo, y que se extiende hasta frente de Sanlúcar de Gadiana (1).

A su vez, el Reino de España, cuyas costas del Norte, Oeste y una parte de las meridionales, están bañadas por el Océano Atlántico, en una extension de 976 kilómetros (2), y el resto de la costa Sud y toda la de Levante ú Oriental por el Mediterráneo, que cuenta 1.149 kilómetros de costas, se halla separado, hácia el Norte, en una extension terrestre de 450 kilómetros, del vecino Imperio de Francia; y al Occidente, en otra de 798 kilómetros, por la frontera del Reino de Portugal, línea imaginaria en gran parte, y á la que llamamos *raya*, extendida desde la desembocadura del rio Miño á la del Guadiana, y siguiendo pocas veces el curso de los que encuentra á su paso, ó la direccion de las montañas. El total perímetro es, por lo tanto, de 3.353 kilómetros; de los cuales corresponden 2.125 al marítimo, y 1.228 al terrestre. La extension superficial de la parte del Continente es de 15.966 leguas cuadradas; que, reunidas á las 155, 40 de las Islas Baleares, situadas en el Mediterráneo, y á las 234, 60 de las Canarias, en el Océano Atlántico y costa occidental de Africa, forman un total de 16.356 leguas, ó sean 507.036 kilómetros cuadrados.

En cuanto á la poblacion, tenemos el Censo oficial verificado el 21 de Mayo de 1857, que arroja el número de 15.464,540 habitantes, en la parte peninsular de España y de sus Islas adyacentes. Los resultados de este Censo se conceptúan, en general, como inferiores á los que debieran de haberse obtenido. Los del recuento posterior, hecho en 25 de Diciembre de 1860, no han sido comprobados todavía tan minuciosamente, que puedan presentarse como exactos, de un modo definitivo, los conocidos hasta ahora: pero, segun cálculo aproximado, darán á España, en fines del año último, una poblacion de 15.700,000 almas próximamente. Estos datos,

(1) El citado Balbi, en su Obra *«Essai statistique sur le Portugal*, página 190, manifiesta que en 1822 la poblacion de aquel Reino era de 3.173,000 almas; que, al respecto de la Provincia de Entre Duero y Miño, podría tener hasta 9.681,525; y solo 1.108,800 al respecto del Alentejo.

(2) Estos datos están tomados de la *Reseña geográfica de España* por D. Francisco Coello; pag. 10.

cuya verdad se irá depurando más todavía, á medida que se repitan, por quinquenios, las operaciones censales, y el pueblo se convenza de que no han de irrogarsele perjuicios, de declarar exactamente el número de habitantes, atribuyen á nuestro país una densidad média de poblacion de 30, 96 habitantes por kilómetro cuadrado, ó sea de 1, 36 relativamente menos que en Portugal.

En el ramo de comunicaciones interiores este Reino se halla en situacion muy inferior á la de España. Y no es ciertamente porque no se hayan dedicado allí cantidades de cuantía á esta parte importantísima del servicio público. Pero, como no existia un plan general para caminos, ni estudios previos en armonía con un sistema completo; como se concedia á unas localidades mucho y á otras poco ó nada por la libre voluntad de los Gobiernos, estos se veian obligados á contemporizar con exigencias políticas y con recomendaciones de que no les era dable prescindir; por lo cual el resultado nada lisonjero ha sido, segun era forzoso que sucediese. Además del retraso en obtener utilidad de las obras ejecutadas, ha habido falta de unidad y de método en ellas, y en la distribucion de los fondos; se han dispersado así las fuerzas, que reunidas hubieran podido aplicarse con mayores resultados, al propio tiempo que con más economía; y se ha gastado sin fruto, sin energía de accion, y á retazos, lo que invertido en los caminos principales, que son las artérias verdaderas de la circulacion, habria facilitado á los productos nacionales los mercados que necesitaban, para encontrar seguro consumo.

La ley de 22 de Julio de 1850, que atribuyó al Estado la construccion de solo las carreteras de primero y de segundo orden, no cuidó de establecer un sistema general de comunicaciones; pues desatendió los caminos provinciales y municipales, que quedaron sometidos á lo que dispusiesen las leyes administrativas acerca de ellos. Despues de once años y medio, creen nuestros vecinos que á fines del actual tendrán solamente unos 1.400 kilómetros (254 leguas), de carreteras. Esto patentiza la necesidad en que se hallan de imprimir un impulso activo y enérgico á la construccion de caminos ordinarios, que lleven la animacion y la vida á las comarcas interiores, pobres en lo general y despobladas; y que den salida á los frutos y mercancías que hayan de sostener y hacer productivas las vías férreas, en que aquellos entronquen; mucho más si es cierto

que Portugal contará, dentro de pocos años, 900 kilómetros de ferro-carriles en explotacion, que establezcan comunicaciones rápidas y cómodas entre las comarcas de los rios Guadiana, Tajo y Duero. Hasta ahora, sin embargo, son casi insignificantes los trozos ó secciones de estas vías aceleradas que hay allí concluidas. Las dos principales, que arrancando de Lisboa serán comunes hasta Santarem sobre el Tajo (72 kilómetros); para ir la una, pasando por Evora hasta la frontera de España, y la otra que pasará por Leiria, Coimbra y Aveiro, para terminar en Oporto (285 kilómetros) están otorgadas, por concesion de 12 de Setiembre de 1859, á un capitalista español, que debe darlas por concluidas en tres y cinco años respectivamente desde aquella fecha.

¡Qué distancia tan grande de lo que sucede en España acerca de este punto! Sensible es que no se hayan publicado datos oficiales más recientes que los relativos á fines de 1859 (1). De ellos resulta que en aquella época habia en explotacion 1.120 kilómetros de ferro-carriles, y 1.094 en construccion; de los que una gran parte se halla ya terminada ó próxima á terminarse. Además se contaban concluidos 9.018 kilómetros de carreteras de primer orden, 2.231 de segundo, y 1.067 de tercero, ó sea un total de 12.316; y en construccion, en proyecto, ó en estudio, hasta 28.116 kilómetros.

El remedio más eficaz, si no el único, para mejorar la situacion económica de un pais, debe dimanar del aumento de la materia imponible, que solo puede desenvolverse por la explotacion activa y enérgica de las fuentes de riqueza, unas desconocidas, y otras poco productivas, cuando falta al comercio el impulso vigoroso que le imprimen las facilidades, rapidéz y baratura de los transportes.

(1) «Anuario estadístico de España, de 1859 y 1860»; pág. 435 y siguientes.

CAPÍTULO II.

Consideraciones sobre los ingresos y gastos de Portugal y de España, y especialmente sobre la renta de aduanas.

Cuando se examina el pormenor del presupuesto de ingresos de Portugal, sorprende, al primer golpe de vista, que para obtener menos de 300 millones de reales al año, exista el gran número de ramos que le constituyen, su vária y complicada nomenclatura, los múltiples conceptos á que las imposiciones afectan, la novedad que algunos de ellos, como por ejemplo el relativo á los criados y caballerías establecen sobre lo que se practica en España; como tambien que se conserve allí todavia el sistema desechado ya en los paises donde existe una acertada centralizacion administrativa de fondos, y el supremo Gobierno cuida de satisfacer la generalidad de las obligaciones públicas con la suma total de los rendimientos que el Tesoro percibe; y que en lugar de haber adoptado estas ideas, haya impuestos especiales, destinados á atender á servicios tambien especiales.

Los ministros de Hacienda han estado luchando continuamente entre su deber de buscar recursos, aumentando los rendimientos de los impuestos, hasta la cantidad indispensable para cubrir los gastos de los servicios del Estado, y el temor de perder su prestigio como gobernantes. La falta de noble franqueza y de ánimo resuelto en los hombres públicos, para arrostrar la impopularidad consiguiente á decir al pais el verdadero estado del Tesoro y la

urgente necesidad de mejorarlo, pero sin debilidad y sin emplear paliativos insuficientes, ya que no deplorables por lo que tienen de empíricos, exigían un término inmediato. Al leer la historia económica del Tesoro portugués, se vé que constantemente ha habido desequilibrio entre los gastos y los ingresos; por lo cual los presupuestos se saldaban siempre con *déficit*. Cuando los males cuentan ya larga existencia y no se trata de cortar sus progresos, pasan á convertirse en incurables, así en los hombres, como en los pueblos; y llega, también, á ser poco respetada la condicion moral de los que incurren en la grave falta de ocultar, bajo las apariencias de una mentida prosperidad, la situacion verdadera de los asuntos económicos, sin aplicarles el correctivo eficaz y esencial que necesitan.

El Gobierno portugués tuvo al fin que reconocer que el pais habia llegado á tal estado, que era preciso prescindir de popularidades nocivas al procomunal. Libre de otras atenciones de la política, á beneficio de la situacion tranquila del Reino, habia de antemano fijado sus miras en este trascendental asunto. Dedicando personas entendidas al estudio de los medios conducentes á regularizar su complicado sistema tributario, ha empezado ya á mejorarlo y á simplificarlo, por las leyes de 30 de Julio de 1860 (1). Una de ellas suprimió los impuestos denominados *Décima industrial; trabajo en las fábricas, y todos los adicionales* que á estos se referían; estableciendo, en su lugar, desde 1.º de Enero del año actual, el llamado *Contribucion industrial*, en cuyos reglamentos se vé no solo observado el sistema, sino hasta copiada gran parte de las disposiciones vigentes en España, acerca de la contribucion que lleva el mismo nombre.

Otras dos leyes, de igual fecha, tienden al mismo propósito, de establecer, sobre bases más sencillas y científicas, los impuestos generales del Estado. Una contiene reglas mejorando las condiciones para repartir y cobrar equitativamente la *Contribucion predial*, establecida en 1852, en sustitucion de otras varias suprimidas entonces, que pesaban directamente sobre la propiedad territorial; y que,

(1) Sus bases constan en el «*Relatorio sobre o estado da fazenda pública*,» presentado á las Córtes en la sesion de 1860, por el Ministro de Hacienda.

sin embargo, no produce hoy la mitad de los rendimientos que pudieran obtenerse, comparativamente con lo que en España se recauda por este concepto. La otra ley crea la *Contribucion personal*; y tomando por tipo, para el señalamiento de las cuotas, el número de criados, de caballerías y de carruages, y los rendimientos de la propiedad urbana, es un impuesto verdaderamente sumtuario, que remplazó al anterior *de los criados y caballerías, y al cuatro por ciento del alquiler de las casas*.

No ha parado aquí la reforma: la *Renta del papel sellado* en sus diversos conceptos llamó tambien la atencion del Gobierno portugués; y en 26 de Abril del año corriente se ha publicado una ley para regularizarla, extendiendo el uso del papel de sello á un gran número de documentos. En Junio último se ha discutido en la Cámara de Diputados otra ley, complementaria de la antes citada, y con arreglo á la cual se sujetan al impuesto todos los escritos de índole privada, de cualquiera clase, como recibos entre particulares, facturas con saldos de cuentas, titulos de entregas en calidad de préstamo y mútuo etc., siempre que el importe en unos ú otros casos sea de 100 reales en adelante (1). En España no ha llegado esta renta á ser tan gravosa; si bien parece que se trata de extender sus efectos á muchos más objetos de los que sufren ahora este impuesto.

En 23 de Agosto de 1860 se aprobó el nuevo *Arancel* portugués de aduanas, que contiene dos novedades. Una es la de hallarse refundidos en el derecho principal todos los adicionales que, con distintos nombres y aplicaciones, recargaban la suma exigible sobre las mercancías en aquellos establecimientos; y la otra la de haberse adoptado, en cuanto á las unidades que sirven de base para el adeudo, el sistema métrico decimal de pesas y medidas, y arreglándose á él las antiguas cuotas, con las ligeras variantes en más ó en menos, que ha exigido la reforma. La fijacion de un derecho único, planteado ya en España desde la ley de aranceles de 1849, proporcionará ventajas importantes al comercio y al fisco; por la mayor sencillez en los despachos. La aplicacion del sistema métrico decimal es una mejora de que disfruta Portugal sobre España; pues, aún cuando en 13 de Noviembre de 1852 se aprobó el arancel arreglado

(1) Ha sido sancionada el 17 de Agosto, mes en que escribimos.

á dicho sistema, no se ha empezado á observar aún, entre nosotros, tan útil medida.

El presupuesto general de ingresos de Portugal, para el año económico de 1860 á 1861,	
ascendia, reducido á Reales vellon, á..	299.564.503
Y como los gastos subian á	352.423.770
Resultaba un <i>déficit</i> de.	52.859.177

Aún cuando parezca muy considerable este *déficit*, la verdad es que asciende á mucha mayor suma; puesto que los gastos efectivos son más elevados que lo que aparece del presupuesto. En el ejercicio de 1858 á 1859, cuyo ajuste está ya publicado, subieron á cerca de 400 millones de reales; y puede calcularse que en el de 1859 á 1860, terminado tambien, no han sido menores, ni que lo serán en los de los años sucesivos, principalmente con motivo de las subvenciones de los ferro-carriles.

Para cubrir en parte el *déficit*, que es el modo constante en que se presentan allí los presupuestos, se emplean, además de empréstitos especiales, para atender á determinados servicios, dos medios. Es el primero rebajar, bajo el plausible nombre de donativo, las asignaciones de S. M. el Rey y de las demas personas reales; quedando con esto reducida la de aquel á 6.483.700 reales vellon: el segundo exigir un descuento á todas las clases activas y pasivas, cuyos haberes anuales, cobrados del Tesoro, sean superiores á 7.500 reales, y no excedan de 15.000; y de 20 por 100 en los sueldos ó pensiones desde 15.000 reales en adelante. Deploable es que haya que emplear medidas tan antieconómicas y dañosas, por todos conceptos, como la de que se trata. Limitándose con ella los consumos, que expresan el bienestar de los pueblos, se perjudica no menos al Tesoro, que se vé privado de los ingresos que habrían de esperarse prudencialmente del mayor desarrollo de las rentas de productos eventuales; y se expone tambien á graves tentaciones la probidad de los empleados. Es más notable todavia que se acuda á semejantes expedientes en paises como Portugal, donde el Ministro de Hacienda, José María de Casal Riveiro, que aconsejaba á la Cámara de Diputados su adopción, en el *Relatorio de*

15 de Febrero de 1860, creia que el elevado precio de casi todos los artículos de primera necesidad fuera causa de que la mayor parte de los sueldos de los funcionarios no bastase evidentemente para su manutencion.

En el presupuesto general de gastos mencionado no se comprenden los impuestos provinciales y municipales, cualquiera que sea su denominacion, ascendientes á 36.400.000 reales; ni las asignaciones señaladas al Clero, en la parte relativa á los Curas párrocos y á sus Coadjutores, que importan tan solo en un año 16.151.263 reales; corriendo á cargo del Estado satisfacer directamente las dotaciones del Clero Catedral, por valor de 4.136.388 reales. Tampoco forma parte del presupuesto general el relativo á las Colonias de Ultramar; en el que, á semejanza de lo que sucede en el Continente, hay un *déficit* de 2.165.498 reales, resultado de la diferencia entre 26.653.945 reales, que importaron los gastos en el año de 1860 á 1861, y de 24.488.447 reales de ingresos (1).

Debe, además, tenerse presente que, en virtud de leyes especiales, se han contratado en Portugal, desde 1854 á 1859, varios empréstitos: de 28 millones de reales para carreteras; de 20 millones para buques de guerra; de 22.500.000 para obras públicas; de 5.700.000 para compra de fusiles; de 7.500.000 para la construccion de una aduana en Oporto; y de 20 millones con cargo á productos de años anteriores, no realizados: que forman un total de 103.700.000 reales.

Un estado económico tan poco alhagüeño ha de ser naturalmente causa de la considerable deuda que tiene este país; y como en su mayoría es exterior, resulta todos los años una exportacion, por término médio, de 22 millones de reales en monedas y barras de oro y plata.

	Reales vellon.
Los intereses del 3 por 100, á que está convertida desde 18 de Diciembre de 1852 toda la deuda, importan, en la parte interior. . .	48.625.000
Y en la exterior.	51.225.000
Total de intereses al año.	99.850.000

(1) « *Annuaire international du credit public pour 1861*: »—pág. 231.

Aumentando el importe de las amortizaciones, sueldos de empleados, gastos de traslación de fondos, expedientes etc., sube el coste anual

	Reales vellon.
En la deuda interior á.	49.425.000
Y en la exterior á.	54.925.000
Total.. . . .	104.350.000

Que es más de la tercera parte de los ingresos totales calculados en el presupuesto de 1860 á 1861.

El valor nominal de los títulos de la deuda pública consolidada, segun las cuentas oficiales de la Junta del Crédito público, era, en 30 de Junio de 1860, el siguiente:

	Reales vellon.
Deuda interior	1.487.500.000
Deuda exterior.	1.667.175.000
Total.	3.154.675.000

Calculando, en su vista, por el importe de los intereses pedidos en el presupuesto de 1861 á 1862, que son 99.850.000 reales, segun queda anteriormente dicho, se eleva el capital de la deuda ya á 3.328.400.000 reales, que al precio de 47 por 100, á que se cotiza ahora en el mercado de los fondos públicos, supone un valor real en efectivo de más de 73 millones de duros.

Existe, además, en Portugal, una deuda flotante, que en 30 de Abril del año actual era de 27.400.000 reales; la cual en su mayor parte está garantida con empeños ó depósitos colocados en las arcas públicas.

La renta que produce más pingües rendimientos es la de aduanas; cuya importancia aparece de la siguientes:

Nota de los productos, en reales vellón, de la renta de aduanas en Portugal, en los años que se expresan :

Número.	ADUANAS.	De 1.º de Julio de 1854 á 30 Junio de 1855.	De 1855 á 1856	De 1856 á 1857	De 1857 á 1858	De 1858 á 1859	De 1859 á 1860	De 1860 á 1861
1	Lisboa.	54.116.464	54.746.841	53.464.499	50.462.785	53.718.171	62.530.500	65.697.222
1	Oporto.	35.124.813	34.523.511	41.576.778	36.699.414	33.893.468	40.897.357	
16	Menores marítimas.	2.094.062	2.764.334	3.449.389	3.438.637	3.435.604		
30	Terrestres.	656.159	948.098	800.624	688.019	648.832		
8	Islas Madera y Azores.	5.263.871	5.114.196	7.420.171	5.297.787	5.548.805		
56	TOTALES.	97.255.369	98.496.980	106.711.461	96.286.642	97.244.937		

A los rendimientos de las aduanas propiamente dichos, se han agregado en el estado anterior, por lo relativo á los dos últimos ejercicios de presupuesto, en cuanto á Lisboa, y por el penúltimo, en cuanto á Oporto, las cantidades que corresponden á los recargos siguientes, valuados, en un año médio, en las sumas que se expresan :

	Reales vellon.
Para amortizar los billetes del Banco de Lisboa.	10.000.000
3 por 100 adicional sobre los derechos de aduanas, segun la ley de 14 de Agosto de 1858.	3.000.000
Diferencia entre 1 por 1.000 que antes se pagaba á la exportacion, y 5 por 1.000 que establece dicha ley.	400.000
Total.	13.400.000

En vista de estos datos, puede muy bien calcularse que los derechos que el Tesoro portugués percibe, por la entrada y salida de las mercancías en sus aduanas, asciende á 110 millones de reales, por término médio, que representan un 37 por 100 de todas las rentas del Estado; y suponiéndole una poblacion de 4.000.000 de habitantes, corresponderian 27,50 reales por individuo.

Entre los artículos sujetos en el dia al derecho de aduanas, pero que se clasifica en partida especial del presupuesto, separada de la que constituye la masa general de los rendimientos, á la entrada de las mercancías en el Reino, se cuenta el *jabon*. Su venta se hallaba estancada por cuenta del Gobierno en Portugal; lo cual era causa de que se consumiesen cantidades escasísimas de un objeto tan indispensable en todos los pueblos civilizados. La ley de 25 de Abril de 1857 ha dejado libre el comercio del jabon, y establecido á su entrada del extranjero un derecho que el arancel métrico fija en 25 reis por kilógramo (28,7 reales por quintal), que contribuirá, aumentando el consumo, á generalizar el hábito de limpieza entre las clases del pueblo. Muy necesario ciertamente es que así suceda, en un país que con cuatro millones de almas

consumia dos millones de libras de jabon (1), ó sea mucho menos de solo la capital de España, en la que el consumo suele ser de nueve libras por habitante. Esto se explica, considerando que cada libra costaba en Portugal cuatro y medio reales; de los cuales tres correspondian al precio del jabon, y uno y medio al enorme derecho que satisfacía por el estanco.

La renta de aduanas ha sido siempre la más productiva en Portugal. En el presupuesto de 1822 figuraba ya por 67.500.000 reales: en 1834 produjo 71.000.000; y de 1853 á 1854 se elevó á 92.000.000.

Despues de las aduanas, las rentas y contribuciones de mayores rendimientos han sido, en los años últimos, y segun su importancia, y en guarismos redondos, las siguientes:

	Reales vellon.
Contribucion territorial; y sus recargos por fallidos y para carreteras.	58.866.000
Renta arrendada del tabaco.. . . .	55.525.000
Aduana municipal de Lisboa; por derechos de consumo.	18.702.000
Ventas y permutas de bienes raices y trasmisiones de la propiedad.	10.279.000
Papel sellado y documentos timbrados.. . .	8.597.000
Renta de Correos.. . . .	7.840.000
Contribucion sobre la industria y las fábricas, con sus recargos (modificada).	6.189.000
Diezmo en las Islas adyacentes.	5.765.000
Impuesto sobre el vino y la carne en los pueblos rurales.	3.489.000
Décima parte del interés de las rentas públicas.	3.328.000
Total.	<u>134.578.000</u>

España, á pesar de que su poblacion escasamente es el cuádruplo de la de Portugal, tiene arreglada su Hacienda pública de

(1) « *Memoria sobre Portugal e a Hespanha* »; por C. A. da Costa:— página 268.

manera que el presupuesto general de ingresos ordinarios asciende á unos dos mil millones de reales, que es casi siete veces el de Portugal; correspondiendo así 127 reales por individuo. La renta de aduanas no llega á ocupar, como allí sucede, el primer lugar entre los ingresos públicos; pero sus rendimientos totales son inferiores solo á los de la contribucion de inmuebles, cultivo y ganadería, y á los de la renta de tabacos. Y si se atiende únicamente á los productos líquidos, descontando los gastos de administracion, así por personal, como por material, y los correspondientes á ella por la parte aliecuota en el coste de los resguardos terrestre y marítimo, que desempeñan un servicio mixto, ó sea el de represion del *contrabando* en los artículos estancados y en las mercancías prohibidas, y del *fraude* que se comete en las de lícito comercio, aminorándose con ello los productos de las aduanas, resultará ser esta renta la que proporciona al Tesoro ingresos efectivos más pingües, exceptuada la contribucion territorial.

Para el año actual están presupuestos los ingresos de las aduanas en 245 millones de reales, que es de esperar fundadamente se obtengan, en vista de los resultados oficiales, conocidos ya, de los primeros seis meses, que dan un ingreso de 131.258.000 reales; cuando en igual período del año anterior de 1860 solo se habian recaudado 112.422.000 rs. (1).

El desarrollo progresivo de esta renta data de época muy moderna.

Los valores médios de las *aduanas, tablas de Navarra y cuarta parte de comisos*, tomados del quinquenio de 1829 á 1833, eran de 55.916.861 reales; y, descontados los gastos de administracion y resguardos, quedaban líquidos 42.622.691 reales (2). En el presupuesto de 1833, primero que se redactó despues del cambio político que la muerte del último monarca trajo consigo, se fijaron, como producto de esta renta de aduanas, 75.021.675 reales, incluyendo 16.000.000 que el ministro de Hacienda de aquella época (3)

(1) El resultado del ejercicio anual ha dado una recaudacion de 263.911.559 reales.

(2) «Noticia descriptiva de las rentas, contribuciones y ramos de que se compone la Hacienda nacional;» por D. Aniceto de Alvaro: 15 de Setiembre de 1836.

(3) Dictámen de una comision especial del Estamento de Procuradores, de 13 de Febrero de 1835.

esperaba obtener de aumento, sobre los 57.021.675 reales que eran el producto obtenido en el año precedente. Fallidos debieron quedar semejantes cálculos en aquel año y en los sucesivos; puesto que en el presupuesto para 1858 solo se consignaron, como probable ingreso por este concepto, 66.900.000 reales. Concluida la guerra civil, y pudiendo dedicarse los resguardos á su servicio preferente de perseguir el fraude y fomentar las rentas de productos eventuales, se observa desde esta época un continuo movimiento en alza de los rendimientos de las aduanas; pero sobre todo desde que se planteó por completo su Instrucción reglamentaria en 1843, que rige todavía hoy, si bien sus disposiciones se han refundido en las Ordenanzas generales de 10 de Setiembre de 1857: como igualmente desde la ley de reforma arancelaria de 19 de Julio de 1849. Aún cuando en el arancel de 1841 se agregó al derecho exigible en las aduanas *el de puertas*, que satisfacían los géneros extranjeros y coloniales, no resultó de aquella legislación una grande mejora para los productos de la renta. Su alza progresiva empezó en 1844; y han llegado á casi triplicar en diez y ocho años: cosa que parecería increíble, sino lo demostrasen los datos oficiales. Así aparece de la siguiente

Nota de los valores, en reales vellon, de la renta de aduanas de España, en los años que se expresan.

En 1839	84.512.292	rs. vn.
1840	93.881.703	
1841	94.127.717	
1842	94.168.594	
1843	95.071.744	
1844	114.239.551	
1845	121.108.156	
1846	131.416.412	
1847	129.776.873	
1848	114.874.353	
1849	126.266.289	
1850	165.529.452	
1851	159.519.942	
1852	171.099.326	

1853	160.036.512
1854	150.863.203
1855	177.411.768
1856	199.712.780
1857	212.674.123
1858	215.531.976
1859	226.662.300
1860	236.981.673

Además, han importado las formalizaciones de los derechos correspondientes á los objetos destinados á la construcción de ferrocarriles y obras públicas;

En 1857	40.389.743 rs. vn.
En 1858	63.839.255
En 1859	64.913.716
En 1860	99.480.629

Y considerando que la población de España era, según el Censo oficial de 1857, de 15.230.296 habitantes, excluidos los de las Islas Canarias, donde, como puertos francos, no se exige la renta de aduanas, resulta que, por este concepto, correspondieron, como término medio, á cada habitante:

13 reales, 9 décimos	en 1857
14,0	en 1858
14,9	en 1859
15,5	en 1860

CAPÍTULO III.

De la índole del impuesto que se exige en las aduanas; y de la tendencia natural á simplificarle, y á establecer ligas aduaneras.

No es, en verdad, necesario en esta ocasion, discurrir extensamente sobre la parte histórica del establecimiento y marcha sucesiva de los impuestos que han existido con distintas denominaciones, y que no fueron otra cosa que el de aduanas que hoy conocemos. Bastará manifestar que yá en tiempos de la República de Atenas se cobraba á la entrada y á la salida de las mercancías por su puerto *El Pireo*; y que durante la dominacion de los Reyes de Roma se exigió, con el nombre de *Portorium*, al comercio que se verificaba por su puerto de *Ostia*, situado, como la misma palabra lo indica, á la desembocadura del Tiber, primer establecimiento marítimo de los Romanos, mansion floreciente entonces por el lujo y opulencia, pero reducida hoy á unos pocos centenares de habitantes, en su mayor parte pescadores, reunidos en torno de su Catedral, residencia del primer Obispo sufragáneo del Gefe del Cristianismo.

El impuesto de aduanas, aún cuando sea un embarazo para la absoluta libertad mercantil, se halla adoptado en todas las naciones cultas, con ese ú otro nombre, como el de *Peage*, con el que se conoce en Suiza. Y no solo es conceptuado como uno de los medios más lucrativos y de exaccion más sencilla, con que los Gobiernos atienden á satisfacer los gastos que originan los servicios públicos;

sino que se le considera, con más ó ménos acierto, como dato para averiguar el estado de prosperidad ó de decadencia de un país, á propósito para promover el aumento de su riqueza, eficaz para procurarse alianzas ú hostilidad con otros pueblos, é influyente, por todos conceptos, en la paz y ventura de los Estados.

Mucho se ha escrito, y no poco se ha ponderado, sobre los perjuicios, las restricciones á las libres operaciones del tráfico, las visitas domiciliarias, las multas y todas las clases de vejaciones y gabelas consiguientes á la existencia de unos impuestos que se tenían, y con frecuencia lo eran, como atentatorios hasta contra la dignidad del hombre. La luz de la experiencia y la demostracion de los graves males que suelen producir los errores económicos, han hecho desaparecer paulatinamente, y en todas partes, no escasas trabas que dificultaban el tráfico, que contribuye á la satisfaccion de las necesidades sociales, poniendo las mercancías al alcance de los que hayan de consumirlas. Esto le constituye en uno de los instrumentos más poderosos de la cultura y de la prosperidad de los pueblos; despertando su actividad y su energía por los deseos de nuevos goces que crea; propagando las ideas modernas, y los descubrimientos recientes; fomentando, por último, todas las fuerzas productoras de la riqueza. La ciencia ha contribuido, también, á borrar en los aranceles prohibiciones incomprensibles y hasta ridiculas en muchos casos; como asimismo á simplificar el lujo de medidas interventoras y de reglamentos fiscales, mucho más vejatarios y gravosos que los derechos mismos, los cuales no deben molestar innecesariamente, ni oponerse por lo tanto al desarrollo de la riqueza pública y á las comodidades de los pueblos. Siempre que se ha querido plantear este sistema represor, con gran tirantez, ha resultado luego irrealizable en mucha parte; demostrándose así ser una verdad en economía política que, cuanto más elevadas se colocan las barreras, es más fácil pasar por debajo de ellas.

En el Imperio vecino, sin ir más lejos, estaban tan profundamente arraigadas semejantes doctrinas restrictivas, en su mayor escala, que fué preciso que viniera el gran sacudimiento revolucionario del último siglo, para que en 1790 se suprimieran las aduanas que, interpuestas de Provincia á Provincia, constituían á estas en una especie de Estados distintos, dentro de la unidad francesa; cosa tan notable como lo que sucedía en España con las

Provincias Vascongadas y Navarra, que eran de hecho territorio extranjero, para el ramo de aduanas, hasta que se trasladaron estas, desde la línea del Ebro, á la extrema frontera del Reino, en el año de 1841.

Modificada en época reciente y en sentido liberal, pero prudentemente combinado, la redaccion de los aranceles de Francia, Inglaterra, Portugal y aún Rusia, cuyo ejemplo no ha dejado de imitar España, si bien con parsimonia tal vez excesiva, han empezado á minarse por su base las exageraciones de las medidas prohibitivas y fiscalmente represoras, que hemos visto predicadas y sostenidas, no hace mucho tiempo, en esos mismos países que, convencidos de la existencia del mal, como consecuencia de una sujecion excesiva, quieren oponerle ya un eficaz correctivo.

Era preciso hacer mayores tentativas, para avanzar en el camino de las franquicias comerciales.

Surgió la idea de formar asociaciones aduaneras, por medio de la union de Estados independientes; y dió el ejemplo la Alemania, constituyendo la liga conocida con el nombre de *Zollverein*, que, fundada á principios de 1834, duró ocho años en su primer período; y, renovada por doce en 1842, ha entrado en 1.º de Enero de 1854 en el tercero, que no concluirá hasta fines de 1865.

Fué el inspirador del pensamiento el economista wurtembergués Federico List, profesor en la facultad de ciencias administrativas de Tübingen, defensor enérgico é ilustrado del sistema protector; para lo cual creó el que tituló *nacional de economía política*, en oposicion al de la *economía liberal*, que llamaba *cosmopolita*: habiendo luego contribuido eficazmente con su talento, con su actividad y con su pluma, á plantear la Asociacion. Compónese esta de gran número de Estados, entre los cuales solo se cuentan de importancia la Prusia, con 18.107.000 habitantes; la Baviera con 4.563.000; la Sajonia con 1.987.000; el Hannover con 1.840.000; el Wurtemberg con 1.734.000, que forman un total, para estos cinco reinos, de 28.223.000 almas; quedando solo los Grandes Ducados de Baden y Hesse, con 1.354.000 y 863.000 respectivamente, y el resto de los demas Estados con 3.090.000, que completan los 33.542.000 habitantes que constituyen el *Zollverein*.

Los más de los Estados no tenían importancia por la corta

extension de su respectivo territorio; carecian de puertos; y no contaban con medios para sufragar los gastos de las aduanas en sus fronteras, muy dilatadas proporcionalmente, como que se hallaban enclavados en lo interior de la Alemania. Era, por lo mismo, muy natural que, convencidos de que, con semejante red de trabas, de pesquisas y de exacciones, era imposible la existencia del tráfico, se decidiesen por la asociacion, tanto más fácil de establecer cuanto que no habia desigualdades de entidad en el language, ni en el modo de vivir, ni en el sistema económico de los Estados que iban á reunirse. Creyeron, además, vislumbrar en la union aduanera el principio de un predominio administrativo y nacional aleman; y no bastándoles tener en la Confederacion germánica un gran elemento de seguridad interior y exterior, y de resistencia á las ideas revolucionarias, no menos que á la política invasora de los extranjeros, quisieron entrar, de un modo decidido, en el camino de los adelantos materiales y políticos. Los resultados habrían de ser naturalmente, como lo han sido, el aumento en los rendimientos públicos, el mayor desarrollo del comercio, y la mejora en la fabricacion, cuyos productos crecen á medida que la industria se vé sábiamente protegida y amparada por las leyes.

La supresion de las aduanas que existian entre Inglaterra é Irlanda, realizada en 1720, fué consecuencia natural de su reunion bajo la autoridad de un mismo Gobierno superior; y otro tanto ha sucedido, despues de las conmociones políticas de 1848, con la union de las aduanas de Austria y Hungría, y de Rusia y Polonia.

Si en Italia se debatia ya en 1847 el pensamiento de ligar las aduanas del Piamonte, Toscana, Luca y los Estados Pontificios, fracasaron las negociaciones en este sentido, por efecto de los acontecimientos políticos del año inmediato; y han venido á simplificar la cuestion, resolviéndola por muy distintos medios, la paz de Villafranca, ajustada en 1857, y la reunion en un solo reino de los Estados independientes que comprendia aquella Península.

Los proyectos de unir la Bélgica con la Francia, y aquella misma nacion con la Holanda, no han pasado hasta ahora de intentos muy plausibles, en verdad; pero que encontrarán no pocas dificultades para su realizacion.

No es estraño, por lo tanto, antes bien muy natural, que los hombres ilustrados y patriotas de las dos naciones de la Península

Ibérica intenten hallar los medios conducentes á la union, ó por mejor decir fusion de las aduanas españolas y portuguesas. Unos abrigan este deseo, viendo en su realizacion principalmente ventajas económicas y facilidades para el tráfico; y otros, no esperando que tengan grande importancia los cambios entre países cuya produccion es muy semejante, ven sobre todo en la union aduanera peninsular el fundamento más sólido de una futura union política, en la que cifran el porvenir glorioso de la Ibérica.

CAPÍTULO IV.

De la union aduanera ibérica, bajo el punto de vista de la opinion pública en Portugal.

La idea de reunir en una sola monarquía las dos que constituyen ahora la Península Ibérica, en cuya dilucidacion se ha ocupado recientemente una parte de la imprenta periódica de España y de Portugal, ha contrariado, en gran manera, otro pensamiento menos combatible, por muchos conceptos, cuando sea ocasion oportuna de realizarle, cual es el de la union aduanera peninsular.

Los debates á que esta polémica ha dado lugar, han excitado una viva ansiedad en Portugal, y enardecido el vigor nacional de sus habitantes; quienes se lamentan, á grito herido, de que se trate de ofrecerles, con este motivo, prosperidades y venturas de gran valía, cuando tan en la memoria tienen la, segun ellos, dolorosa experiencia de los sucesos ocurridos durante las guerras con España y los sesenta años que, desde 1580 á 1640, duró allí la dominacion castellana. Los portugueses acaban de dar una prueba inconcusa de que desean mantener siempre viva esta idea entre todas las clases de la sociedad. Se há creído un acto patriótico la publicacion y repartos gratuitos en todas las escuelas generales del reino y su difusion por el pueblo, con el fin de inflamar su celo por la independendencia nacional, de un *Compendio histórico* de la rebelion contra España en el siglo xvii, promovida por Pinto Ribeiro, Mayordomo de la casa de Braganza, que dió por resultado colocar la corona de Portugal en las sienes de Juan IV, separando

así esta parte de territorio de los que constituían entonces la monarquía española.

El pensamiento de la anexión no ha pasado, hasta ahora, de ser el deseo que aspiran á ver realizado algunas personas celosas y entusiastas por el porvenir venturoso de ambos pueblos, pero ruda y á veces injustamente tratadas por varios publicistas portugueses que han escrito sobre este asunto. La idea de la unión bajo un solo gobierno encuentra, en verdad, allí una oposición decidida; y el insistir en defenderla sería, al menos por ahora, según nuestros vecinos, propio solo de visionarios pertinaces.

Se comprende bien que manifieste repugnancia para fundirse en otra nación, la que cuenta en su historia príncipes tan ilustres como el Infante D. Enrique, batallador en África, y descubridor de las Islas Madera y Azores, y el gran Rey D. Manuel; hombres políticos y militares tan importantes como Alfonso de Albuquerque, conquistador y Gobernador de los Establecimientos de la India; marinos tan entendidos y arrojados como Vazquez ó Vaseo de Gama, que fué el primero que, doblando el Cabo de Buena-Esperanza, llegó á las Indias orientales á fines del siglo xv, y Magallanes, descubridor, si bien estando al servicio de España en 1519, del Estrecho á que dió su nombre, en el extremo Sud de la América meridional; y por último, poetas tan ilustres como Camoens.

Esta resistencia reconoce por causa la convicción que abrigan profundamente arraigada los portugueses, de que la incorporación de los dos Reinos peninsulares haría desaparecer de Europa la autonomía de un pueblo, que «si no puede ser considerado para España como auxiliar de gran valer, debe serle muy temible como enemigo inquieto y revoltoso (1).» Tal es, con mucha frecuencia, el lenguaje de sus periódicos.

Cuando por todas partes vemos aflojarse los vínculos de sujeción entre los Gobiernos y los pueblos; y que aquellos encuentran graves dificultades para dirigir, con su acción protectora, las naciones al frente de cuyos destinos se hallan colocados, sería, en verdad, lamentable que España, que ha entrado ya, con seguro paso en la senda que conduce á los adelantos progresivos y seguros, de la civilización y de las mejoras materiales, en todos los

(1) «*Jornal do Commercio*,» de 19 de Junio de 1861.

ramos de la administracion pública, no meditase muy detenidamente, antes de lanzarse á una política que, al alterar su actual pacífico estado, provocaría graves y no pocos conflictos exteriores.

El verdadero principio ibérico, que tiende á hermanar los españoles y los portugueses, promoviendo y armonizando los intereses comunes, rechaza la idea de conquistas y aún de tutelas forzosas. Y, como conocemos bien la influencia que ejercen las medidas gubernativas, cuando preside á ellas un plan acertadamente preconcebido y desarrollado luego, creemos que no es equivocada la opinion de los que hacen responsables, en parte, á los Gobiernos de los dos pueblos peninsulares, de las esperanzas y temores que hayan podido avivarse recientemente, por no haber cuidado, de mucho tiempo á esta parte, y con el celo que fuera preciso, de unirlos en estrecha alianza, ventajosa para ambos en lo presente, no menos que para lo porvenir.

Urge yá tratar de que desaparezcan esas ideas erróneas, que abriga no escaso número de españoles, que son ilusiones por ahora, y dan pretesto para que algunos escritores portugueses se produzcan de una manera hasta ridícula, impropia de la calma y sensatez compañeras siempre del acierto. Procurando demostrar estos publicistas que existen en Portugal raices profundas á favor de una libertad nacional propia, sentimientos firmes de independencia, y aptitud y fuerza bastantes para mantener su existencia sin someterse á ningun otro pais, por elevada que sea su superioridad, asertos que no impugnamos, porque nos gusta respetar convicciones nobles y profundas, debieran evitar el escollo de que se crea les lastima mucho la posibilidad de que se realice, porque es inminente, lo que tanto se anatematiza. La prudencia, en estos casos, puede contribuir á evitar algunos de los males que se temen; pero la imprudencia los precipita de seguro, si al fin han de realizarse.

No es conveniente, tampoco, valerse de exageraciones, impropias para llevar á los ánimos despreocupados una conviccion razonada, sobre materia tan importante. Pena mezclada con indignacion se experimenta, al leer en los periódicos de estos últimos meses, y que discuten con prudencia y lucidez otros asuntos, las diatribas continuas contra el pueblo español; cuyos progresos, por efecto del movimiento liberal que la sociedad ha experimentado desde la muerte de Fernando VII, se suponen compendiados en una série

constante de pronunciamientos, motines, revoluciones, fusilamientos, destierros y secuestros. No menos deplorables son esas excitaciones fervientes de la imprenta periódica portuguesa, á fin de que se celebre con pomposos y generales festejos el aniversario de la rebelion de 1.º de Diciembre de 1640, en que fué asesinado el Ministro de Estado Vasconcellos, representante del Monarca castellano en Lisboa; creyendo que «estos hechos servirán para demostrar que el pueblo portugués no menoscaba el sentimiento de su nacionalidad; sino que, por lo contrario, le rinde fervoroso homenaje, y no olvida los actos de sus antepasados, que le inspiran estimacion y respeto.»

Hay verdades tan claras y generalizadas, que parece ociosa toda discusion acerca de ellas; y es sensible tener que pasar á ventilarlas. Nadie impugna lo muy útil que sería que los dos pueblos peninsulares estuviesen fuertemente ligados entre sí, por los lazos morales y materiales que son resultado inevitable de la conformidad de ideas, consiguiente á la igualdad de origen, de religion y de instituciones políticas, reunidas á una gran semejanza de idioma; como tambien al estado de cultura en que viven, á la familiaridad intelectual, y á una alianza natural é íntima, para el desarrollo respectivo de los progresos y mejoras sociales.

Por eso, una política acertada habría de proponerse por objeto, en sus relaciones internacionales, hacer á estos dos pueblos amigos, aliados y hasta hermanos, por el doble vínculo de la intimidad y de la armonía de los intereses políticos y económicos; entendiéndose lealmente para conseguirlo, y para representar ante las naciones civilizadas un papel digno de los recuerdos comunes á ambos paises, cuyos habitantes no pueden olvidar que sus antepasados pelearon unidos contra unos mismos enemigos, navegaron en idénticos mares, y llevaron las verdades de la religion cristiana, de la que siempre fueron celosos defensores, á los pueblos más remotos, conquistados por su valor y por su pericia.

Bien comprendemos que esto no es obra de poco tiempo: pero el abrir caminos para que se realice algun dia, demostrará un gran patriotismo en las personas que se propongan semejante laudable objeto. Para lograr la confraternidad no nos parece conveniente sostener polémicas, en que los que las sostengan dejen llevarse por el entusiasmo natural á los paises meridionales. Cuando no se vis-

lumbra el menor motivo de ambicion ni de conquista por una parte, es impropcedente abrigar recelos por la otra, ni aún hay pretesto para alegarlos. Ciertó es que el que teme padecer, padece yá lo que teme; pero para explicar los sentimientos de un pueblo, no es preciso fomentar agitaciones infundadas, ni enconar ódios, por más que quieran cubrirse con el manto del patriotismo y de la independencia. Los recelos promueven las enemistades, y dan motivo á que los pueblos sean mutuamente injustos, con grave daño de las relaciones que podrían sostener, para comun provecho. El espíritu de nacionalidad, á semejanza de lo que acontece con el espíritu de familia, no dimana, ciertamente, de meros convenios, cosa demasiado accidental y movediza; sino que reconoce por origen sentimientos arraigados profundamente en el corazon: y los sentimientos no se discuten. Doblemente preciso es, por lo mismo, no estraviar estos sentimientos, por los que dispongan de medios para lograrlo.

Es innegable que los españoles y los portugueses se conocen respectivamente poco y mal; sin que ni unos ni otros hayan tratado de dar pasos eficaces, para modificar esta situacion. Mientras que sabemos, porque procuramos estudiarle, el estado social, político y económico de naciones lejanas, que casi no tienen punto alguno de contacto con España, se ignora, poco menos que por completo, el de la que tenemos á nuestro lado. No conocemos cuales son los libros que se dan á luz en Portugal: sus periódicos, esa publicacion diaria de los hechos sucesivos, que manifiestan el estado de un pais bajo todos conceptos, ó no existen en nuestros gabinetes de lectura, ó solamente alguno que otro, como por casualidad, en rarísimos casos. En una palabra: la clase é índole de sus adelantos, así en las ciencias exactas, como en las morales y políticas; así en administracion, como en literatura y bellas artes: sus hombres de Estado, lo mismo que los que cultivan cualquiera de los muchos ramos del saber, son desconocidos totalmente, ó poco menos, para la generalidad de los españoles. Otro tanto sucede á los portugueses respecto de nosotros. Por eso tropezamos con tantas dificultades para adquirir noticias sobre cualquier punto relacionado con el pueblo vecino, con el que ni nos ligan buenas carreteras, ni los otros medios de comunicacion tan generales en todos los demás paises.

:

Tendiendo á que nos aproximemos cuanto sea dable, lograremos comprendernos, y ser menos españoles aquí y menos portugueses allí; lo cual no se ha logrado en otros tiempos, ni será posible lograr jamás con la violencia. Nosotros pudimos conquistar á Portugal y ocuparle; pero no asimilárnosle, como lo conseguimos con otras partes de España, antes independientes.

Las relaciones entre estos dos pueblos pueden, tal vez, llegar á un grado de intimidad honrosa y profunda; basándola no en esperanzas de absorciones ó incorporaciones. A ellas es preciso renunciar, cuando escitan en su contra la opinion general de un pais dotado de un amor propio que, no porque parezca en ocasiones excesivo, deja por otra parte de ser explicable; y que considera su reducido territorio como más que suficiente para enriquecer á sus hijos, ayudándose con el trabajo, la instruccion, y una buena organización administrativa.

Es preciso acudir, con preferencia, á medidas económicas, y al arreglo de las relaciones comerciales.

No tenemos noticia de que en España se haya tomado la iniciativa en este sentido, ni por el Gobierno, ni por las Corporaciones y Oficinas superiores, que pudieran haberse ocupado en ello: solo hemos visto esfuerzos individuales, ó trabajos incompletos de algunas Sociedades ó Corporaciones particulares. Se ha prescindido hasta ahora, sin duda porque no se ha pensado seriamente en ello, de comisionar á una, ó más bien á algunas personas, que se dediquen á estudiar detenidamente la produccion de Portugal, y las condiciones de su Tesoro.

Nuestra conviccion íntima, y que tenemos motivos fundados para creer exacta, es que la opinion pública no se opone en el vecino Reino á la liga de las aduanas; pero indudablemente sí á la union política, que es la que han debatido recientemente sus periódicos. No obstante, si ahora se entablasen entre los Gobiernos peninsulares negociaciones sobre el asunto, ó se discutiese acerca de él, en el seno de las Córtes, las opiniones se resentirían de la circunstancia de estar los ánimos prevenidos por los recelos de la absorcion; lo cual es un obstáculo muy grande. Esto no debe desanimar, sino servir de mayor aliciente, para procurar ilustrar así al público, como á los Gobiernos mismos, en una cuestion de tan importantes y trascendentales consecuencias, y que afecta á los intereses de la

agricultura, de la industria y del comercio, no menos que á los rendimientos del Tesoro. Así será más sencillo plantear, el día que sea dable, un pensamiento que, aún cuando parezca excelente, encontraria ahora gravísimas dificultades.

En Portugal no se ha prescindido de estudiar la union de sus aduanas con las de España.

Tenemos motivos para saber que el Consejo de comercio de Lisboa, en el que figuran personas tan entendidas y competentes, como el Sr. D'Oliveira Pimentel, á quien tendremos que citar más de una vez; el Sr. Abreu, Presidente de la Asociacion comercial de aquella ciudad; el Sr. Costa Lobo, miembro de la Cámara de Diputados, y uno de los principales capitalistas y negociantes de la misma ciudad; y otro gran número de individuos del comercio, estadistas, y hombres políticos, que representan con justicia la opinion ilustrada del pais, no rechaza en principio la idea de la union aduanera; y ha creído deber llamar muy recientemente la atencion de su Gobierno, invitándole á que haga examinar con detenimiento la cuestion, y se ponga de acuerdo con el de España, por si conviniere dar ulteriores pasos en este asunto.

Así creemos tambien nosotros que debe procederse, para que se demuestre si es ó no dable, en las actuales condiciones, una union aduanera entre ambos pueblos peninsulares, mientras llega el día, que parece inevitable, porque la naturaleza lo ha querido así, en que desechadas las preocupaciones políticas, no haya mas que uno solo y compacto. Dado aquel primer paso, se encargará de dar los demás el tiempo, llamado, con razon, el mayor de los revolucionarios.

Son varias, además, las pruebas dadas por el Gobierno portugués, en estos últimos tiempos, de sus favorables disposiciones para continuar la reforma de su sistema arancelario en sentido liberal, y de facilitar el comercio con España. Una de ellas consiste en la creacion, por la ley de 22 de Febrero del año actual, de un depósito en la aduana de Elbas, frente á Badajoz, destinado á recibir en almacenaje, y sin prévio pago de los derechos de entrada, las mercancías conducidas por tierra ó por los rios; siendo optativo en sus dueños ó consignatarios destinarlas despues al consumo, ó á la exportacion al extranjero, por la aduana de Lisboa. Esta medida, facilitando nuestras

transacciones, contribuirá también á regularizar el comercio; y á acrecer, por lo mismo, los rendimientos del Tesoro portugués.

El actual Ministro de Hacienda de aquel país propuso, hace muy poco tiempo al Gobierno español, (si son exactos, como creemos, nuestros informes) la libre entrada y salida del ganado de todas clases por la raya fronteriza; y aún cuando este último no aceptó semejante convenio, se ha declarado allí libre la entrada del ganado lanar y cabrío, y rebajándose, de una manera considerable, los derechos exigibles al vacuno y caballar.

Por último, en la actual legislatura se ha presentado á las Cámaras portuguesas un proyecto de ley, declarando libre de derechos el tránsito de los efectos del material de cualesquiera clases, destinados á la construcción de los ferro-carriles españoles.

Todas estas medidas demuestran que se ha conocido la necesidad de modificar las condiciones del tráfico internacional; y que, por muchas ventajas que puedan resultar á España, con la liga aduanera peninsular, conseguirá probablemente más Portugal. Así sucedería si, accediéndose á los deseos de los que han tratado allí este asunto, no se dividiesen los productos proporcionalmente á los habitantes de cada una de ambas naciones, sino que se entregasen al Gobierno respectivo del país en cuyas aduanas fuesen percibidos.

Hasta ahora el español no ha imitado al del país vecino en el camino que ha empezado, haciendo concesiones que ha creído, sin duda, convenientes á los intereses de su nación. La prudencia y cordura en estos asuntos son muy laudables; pues sería aventurado decidirse por un sistema no estudiado todavía, y cuyas ventajas é inconvenientes nadie ha cuidado de exponer y de justificar entre nosotros, de una manera amplia y oportuna.

La unidad en el sistema aduanero, es la consecuencia de toda unidad política de varios pueblos; y esta tiene que venir naturalmente, á despecho de la voluntad de los hombres, cuando la prudencia, la buena fé, y el transcurso del tiempo han llegado á establecer un arreglo mútuo y consolidación de los intereses materiales y morales de los países que poseen un mismo régimen económico: es, por lo tanto, causa y efecto á la vez.

La unión aduanera evitaría las complicadas cuestiones sobre demarcación de límites, que continuamente se promueven en una

raya indeterminada en mucha parte de su extension , por las dificultades gravísimas que hay para establecerla, aún cuando se coloquen gran número de signos que la señalen; y planteada con las condiciones necesarias para que fuese una verdadera union aduanera, y sin las cuales jamás debiera España consentir en ella, apresuraría la union política, más tal vez de lo que créen algunos partidarios de aquella idea en Portugal, sin preveer sus necesarias y legítimas consecuencias.

CAPÍTULO V.

De la union aduanera ibérica, bajo el punto de vista
de los productos del suelo.—Cereales.—Vino.—
Aguardiente.

Las condiciones naturales de la producción son casi iguales en España y en Portugal. Una gran semejanza, yá que no identidad absoluta, en el clima, en el territorio, en las razas de sus habitantes y de los animales que utilizan, en los métodos de trabajo, en la educación, costumbres y propensiones de sus cultivadores, establecen una grande analogía entre los frutos de la agricultura de ambos pueblos; y así lo demuestra, también, la comparación de los que uno y otro exporta para las demás naciones extrañas. Mientras que en nuestros documentos oficiales ocupan los primeros lugares en esta parte los vinos, pasas, harinas, aceites, corchos, lanas, granos, jabones, aguardientes, avellanas, almendras, naranjas y ganados, y en cuanto á la minería, el plomo, los minerales de cobre, zinc y hierro, la sal, el azogue y la plata; en Portugal sucede otro tanto con los vinos, naranjas, aceites, frutas secas, ganado vacuno, corcho, cera, lana y pescados.

En España y en Portugal, según acontece en todas las naciones poco pobladas, relativamente á la extensión de su territorio, se han dedicado sus habitantes, con preferencia, al cultivo de la tierra. Aún cuando su clima y su situación geográfica sean muy á propósito para los adelantos de la agricultura, no puede desconocerse que los dos pueblos peninsulares son de los más atrasados en

este importante ramo de la produccion; y ocupan un lugar nada alhagüeño en la historia agronómica de los países civilizados, á pesar de los esfuerzos laudables que van haciéndose, para mejorar semejante estado.

Como, aún aceptando por cierto que exista esa identidad ó casi identidad de producciones, varían las especiales de cada una de las localidades, pues no todas son á propósito para los mismos cultivos, sucede que mientras recibimos por unos puntos seda en capullo, simiente de seda, ceras sin labrar, frutas verdes, de las cuales las naranjas y limones son las preferibles, algun vino comun y aún aceite del Alentejo, para las Provincias de Cáceres y Badajoz, ganado mular, cabrio y lanar, que en el Alentejo suele ser de mayor alzada que el español, queso del muy esquisito que esta misma comarca elabora de la mezcla de las leches de vaca y oveja, maiz, maderas y la sal de contrabando, exportamos por otros lugares á Portugal ganados de todas clases, especialmente del caballar y vacuno, vinos, aguardientes, linos, lanas, aceites, y sobre todo granos y semillas alimenticias, y hasta pan cocido.

La legislacion portuguesa prohíbe, como regla general, y en circunstancias normales, la entrada de los *cereales* extranjeros: pero es tan exigüa su produccion en los distritos próximos á la frontera, comparada con las necesidades del consumo, que se ven obligados á recibir cantidades considerables de España. Este comercio, aún cuando no este permitido, se halla tolerado de hecho; sabiendo, como sabe el Gobierno, que existen depósitos en algunos pueblos inmediatos á España, y entre ellos Abrantes, sobre el Tajo, del que está justificado que salen mayores cantidades de cereales que las producidas en el distrito de Castello Branco. La entidad de este comercio sería todavia mayor, si se viese libre de las dificultades y peligros que ahora experimenta.

Autorizada la libre entrada de los cereales en Portugal, durante el año de 1854, se despacharon en Oporto, por efecto de esta medida, 117.772 fanegas de trigo y 7.851 arrobas de harina procedentes de España. Continuando las mismas causas de carestía, que motivaron la franquicia, en los nueve meses desde 1.º de Enero á fin de Setiembre de 1855, llegaron al mismo punto de Oporto 438.536 fanegas de maiz, 83.580 de trigo, 35.754 de centeno, 5.000 de cebada, y 3.332 arrobas de harina.

Como, por otra parte, Portugal no exporta cereales, sino en casos muy raros, de cosechas abundantes, parece indudable que la produccion nacional no satisface allí las necesidades del consumo. Las noticias que hemos adquirido de personas que nos merecen entero crédito, ofrecen, como término médio de la produccion anual de cereales, 6.340.000 fanegas de trigo, que se cultiva con preferencia en la Estremadura portuguesa, Alentejo y Algarve; 2.113.333 de cebada, cuyos principales graneros están en las mismas Provincias; 4.700.000 de centeno, que se obtiene especialmente en las de la Beira y la de Tras-los-montes; 830.000 de avena, en la del Alentejo; y 10.400.000 de maiz, que es el producto general de las de Entre Duero y Miño y la Beira. Estos datos difieren bastante de los relativos á la produccion de 1852, que no fué año de escasez, y en el que, sin embargo, se introdujeron, como de costumbre, cantidades considerables de granos españoles. La cosecha en dicho año ascendió á 4.938.300 fanegas de trigo, 1.610.000 de cebada, 3.562.000 de centeno, 353.000 de avena, y 8.520.000 de maiz (1): pero es preciso no olvidar que el cultivo de los cereales va tomando de dia en dia mayor desarrollo. Es muy difícil averiguar, con toda exactitud, la estadística de esta produccion, sobre todo cuando es abundante en las Provincias de Zamora, Salamanca, Cáceres y Badajoz; pues entonces se hacen, desde ellas, considerables introducciones de cereales en Portugal, que se confunden con los del pais y aumentan la cifra aparente de estos. De todos modos, no parece pueda calificarse con razon de excesivas aquellas cantidades, tratándose del consumo de un pais de cuatro millones de habitantes, aún cuando se aumente la parte correspondiente á los granos extranjeros, y se tome en cuenta que se elabora en gran abundancia pan compuesto de harina de maiz mezclada con la de centeno; lo cual sucede tambien entre la poblacion agrícola de las Provincias españolas del Norte. Si es cierto que el consumo de cada habitante está considerado como de siete y medias fanegas (2), esto probará, una vez más, la necesidad que hay de importar allí cereales, cuando el año de más abundancia no pasa toda la produccion de 24 millones de fanegas;

(1) « *Portugal et ses Colonies* »; par Ch. Vogel; — pág. 218.

(2) « *Essai statistique sur le Portugal* » par Balbi—1822;—pág. 147.

de las cuales una gran parte, como son la cebada y la avena, debe en su casi totalidad destinarse á diferentes usos que la alimentacion humana. Pero creemos el cálculo exagerado; no debiendo pasar el consumo de poco más de seis fanegas por habitante, como sucede entre nosotros.

En España, aún cuando se ha permitido, por dos veces, en época reciente, la libre entrada de harinas, granos y semillas alimenticias del extranjero, no ha podido ayudarla Portugal. Fué el primer caso el que motivó las Reales órdenes de 14 de Marzo y de 17 de Mayo de 1847; pero no se introdujo entonces cantidad alguna de cereales por las aduanas fronterizas á aquel Reino. Otro tanto, ó poco menos, sucedió en los años de 1856 á 1858 inclusive, en que se decretó igual concesion; y solo vinieron por el intermedio de Portugal las remesas de cereales que hizo de su propia cuenta el Gobierno español, para abastecer las Provincias interiores, y algunas cantidades inapreciables que introdujeron los particulares, entre las que hubo el caso de reimportarse cereales españoles, exportados antes de la subida de los precios, y á cuyos dueños convino volver á traerlos.

España no solo produce las cantidades necesarias para su consumo interior, sino que en años normales tiene sobrantes de gran consideracion. En 1854 se exportaron, para todas partes, 1.688.000 fanegas de trigo, y 6.000.000 de arrobas de harina; cuyos dos artículos valieron 208 millones de reales: en 1855 llegaron á 3.570.000 fanegas de trigo, y á 8.100.000 arrobas de harina las exportadas; y su valor se elevó á la cifra de 400 millones de reales. La produccion anual está calculada, en nuestro sentir acertadamente (1), en 120 millones de fanegas de cereales, de los cuales un quinto es centeno; dedicándose 100 millones de fanegas para el consumo, y 20 millones para fondo de reserva, exportacion y simiente, al respecto esta última de 8 por 1, ó sea 15 millones de fanegas.

No solo son los trigos, sino el centeno objeto de la exportacion á Portugal; especialmente por la Provincia de Cáceres, donde el

(1) «*L' Espagne en 1850;*» par Maurice Block;—página 130: y «*Memoria sobre el estado de la agricultura en la Provincia de Alicante,* por D. Joaquín Roca de Togores: Tomo 6.º del Boletín del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio;—página 267.

precio médio de la fanega es de 28 reales; mientras que en el Reino vecino llega á 36.

En el último quinquenio, aún cuando se comprenden en él épocas de carestía relativas, hubo exportacion constante para Portugal de cereales y harinas, por las aduanas españolas, segun se verá á continuacion.

ARTÍCULOS EXPOR- TADOS.		AÑOS.					
		1855	1856	1857	1858	1859	1860
Trigo.	Fanegas.	238.603	154.637	5.518	23.829	18.883	55.848
Cebada.	id.	42.754	44.822	»	4.075	5.539	2.198
Centeno.	id.	110.895	27.749	5.196	6.279	42.392	41.456
Maiz.	id.	77.824	140	10.774	9.500	61.658	»
Harina.	Arrobas.	52.854	29.326	100	2.502	27.693	70.532

Esto explica, á pesar de que no se hallan comprendidas, en los datos oficiales de exportacion, todas las cantidades extraídas, lo que dejamos anteriormente manifestado, sobre los depósitos de cereales en Abrantes y otros puntos fronterizos; y de cuyos cereales una parte vá á consumirse á Lisboa.

La salida de los *vínos* comunes españoles para Portugal, que ahora es de 70.000 y más arrobas anuales, podría aumentarse, si este comercio no tropezára con las dificultades que experimenta. Son los vinos extrangeros uno de los artículos, que las aduanas terrestres de aquel pais no pueden despachar; y la produccion indígena constituye el ramo más pingüe de la agricultura, que llega á calcularse hasta en 24 millones de arrobas, si bien esta cifra parece algo exagerada. Sus calidades son buenas, en lo general, para el consumo interior: pero las superiores son las del conocido con el nombre de *vino del Duero*, porque se produce en la cuenca de este rio, en una dilatada extension de territorio, cuyo término, por la parte de Oporto, dista de dicha ciudad veinte leguas. Estas clases finas se conducen principalmente á Inglaterra: y como los gastos del cultivo de las calidades ordinarias salen á más caro coste que

en España, no hay interés en extraerlas como objeto de gran comercio, sino en casos muy limitados, y por condiciones especiales de localidad.

La total produccion del vino del Duero se calcula en 100.000 pipas al año, en tiempos de buenas cosechas; y el término médio del precio de una pipa en 4.150 reales, ó sea muy cerca de 140 reales Arroba: pero esta apreciacion debe ser exagerada, atendida la de 3.000 reales que se fija á la pipa de los vinos superiores de Andalucía, puestos á bordo, y que no desmerecen de aquellos. Hoy mismo el precio corriente del mercado de Lóndres, en cuanto á los vinos del Duero, es de 50 libras á 70, por pipa del de primera calidad; y de 50 á 80 libras, del de Jeréz y el Puerto: de modo que, rebajando el importe del derecho de aduanas (1), sale la arroba del primero, puesto en Lóndres, á 101 reales; y la del segudo á 117.

La exportacion del vino del Duero, en los últimos años, ha sido la siguiente.

AÑOS.	EXPORTACION GENERAL.	EXPORTACION Á INGLATERRA.
	Pipas de 30 arrobas.	Pipas de 30 arrobas.
1840	33.190	26.009
1845	31.624	22.835
1850	39.028	25.420
1855	34.386	26.945
1856	41.621	29.398
1857	28.736	24.154
1858	16.690	11.654
1859	19.547	14.807

Vese, pues, que el comercio de este caldo disminuye, más bien que aumenta, especialmente si se comparan las exportaciones actuales con las de los tiempos remotos, y sobre todo con las de los últimos años del siglo anterior y primeros del actual; pues en 1798 salieron 64.402 pipas, y en 1801 ascendieron á 66.629, de 30 arrobas. *El oidium touckery* ha destruido por completo las cose-

(1) El gallon de vino paga en Inglaterra 5 chelines y 6 dineros.

chas del celebrado vino de la Isla de la Madera; siendo falsificado casi todo el que, con aquel nombre, se presenta en los mercados: y tambien ha perjudicado considerablemente, en los últimos seis años, la produccion del del Duero. El derecho de 70 reales, exigible á la exportacion de cada pipa; las trabas que este comercio sufre para conservar la buena reputacion del vino en el extranjero; y el no poder sacarse en un año más que la cantidad resultante, como término médio, de la exportacion de los cinco anteriores, dañan no poco á este importantísimo ramo de la agricultura y del comercio. Semejantes medidas son restos del espíritu nimiamente reglamentario con que se ha procurado, de tiempos antiguos, en Portugal, promover este ramo de la produccion.

En España, á diferencia de lo que en Portugal acontece, no se exportan solo los vinos de las clases finas, sino tambien los de calidades ordinarias ó comunes, y en cantidades cada dia más crecidas; como lo prueba el que en el trienio de 1858 á 1860 inclusive las arrobas que se registraron en las aduanas fueron 5.913.145; 6.908.174 y 8.705.302; y sus valores ascendieron á 220; á 295 y á 323 millones de reales respectivamente. En este total no figuran, ni aún por la mitad de los valores, y solo en una quinta parte de las arrobas, los vinos de Jerez de la Frontera y del Puerto de Santa María, que son los que tienen más analogía con los de Oporto; pero aún así, resulta que se exportan en cantidades mucho mayores que estos últimos. Aparece dicho comercio de la siguiente nota, formada por cuatrienios, con el término médio anual.

ÉPOCAS.	EXPORTACION DE VINOS DE JEREZ Y EL PUERTO.	TERMINO MEDIO ANUAL.
	Pipas de 50 arrobas.	Pipas de 50 arrobas.
1852 — 1855	109.980	26.995
1856 — 1859	124.116	31.029
1840 — 1843	118.958	29.739 $\frac{2}{4}$
1844 — 1847	130.637	32.659 $\frac{1}{4}$
1848 — 1851	174.655	43.658 $\frac{3}{4}$
1852 — 1855	225.527	55.881 $\frac{3}{4}$
1856 — 1859	207.917	51.979 $\frac{1}{4}$
1860	50.257	50.257

Resulta de estos datos que la exportacion de los vinos de Jerez y del Puerto vá en aumento; lo cual no sucede con los de Oporto. El principal mercado, como á estos últimos acontece, es Inglaterra; que nos compra anualmente por importe de 120 millones de reales.

Entre los países extranjeros á que se llevan los vinos comunes españoles, figura Portugal mismo, por más de 70.000 arrobas al año; señal evidente de que en algunos de los puntos inmediatos á la frontera no abunda este caldo. Por esta circunstancia, como tambien por no dedicarse allí á la elaboracion del *aguardiente*, indispensable para encabezar el vino del Duero, tienen que pedirle con preferencia á las Provincias de Zamora y Salamanca, en cantidad de 40.000 arrobas anuales, por término médio, segun los datos del comercio legal, que llegaron á 110.000 en 1857; constituyendo así el aguardiente uno de los ramos más productivos para la agricultura española, en este tráfico especial peninsular.

CAPÍTULO VI.

De la union aduanera ibérica, bajo el punto de vista de los productos del suelo. — Aceites. — Ganados. — Lana. — Sal.

Hay comarcas en Portugal, como la Extremadura, la Beira y el Alentejo, productoras de *aceite* en cantidades apreciables; pero varían mucho, según los años: y los escritores discordan sobre su importancia, como sucede siempre que no existen datos estadísticos oficiales. En 1851, año de buena cosecha, fué ésta de 1.300.000 arrobas: algunos (1) suponen que puede subir todavía más; y no faltan entusiastas defensores de la agricultura portuguesa, que quieren hacerla llegar á 2.400.000 arrobas. Aún así, esta cantidad es muy exígita, para una poblacion de 4.000.000, que come mucho pescado fresco y salado, y que no introduce aceite extranjero, sino fraudulentamente por tierra. La legislacion arancelaria, malamente entendida, cuando se trata de dificultar la entrada de un artículo que no se produce en gran abundancia, ni de buenas cualidades, prohíbe que pueda tener lugar sino cuando el precio del decálitro suba á 54 reales, ó sea 86 reales por arroba; y le impone el derecho de 73 reales en esta medida, que baja según que el precio asciende, pero nunca es inferior á 14 reales. De aquí resulta, también, falta de fábricas de jabon; y el poco consumo que en Portugal se hace de él. Nada, por lo tanto, tiene de extraño

(1) Vogel—pág. 236.

que se introduzca aceite español de contrabando, aún cuando no aparezca en los «*Cuadros españoles del comercio exterior*,» sino en raros años.

Es España, entre Francia, Grecia é Italia, Naciones las más olivíferas de Europa, la que cuenta con mayor extension de tierras dedicadas á olivar; la que tiene mayor produccion de aceite y á precios más módicos. Hay quien conceptúa (1) en 52.763.732 arrobas lo que se cosecha de dicho líquido; pero parece algo exagerado éste cálculo, considerando el consumo que se tiene averiguado, y la exportacion legal. Esta fluctúa mucho. En 1850 fué de 1.092.000 arrobas; en 1846 llegó á 1.842.000; y en 1859 fué solo de 954.000: pudiéndose calcular, por lo tanto, entre 800.000 y 1.500.000 cada año. La opinion, sin embargo, de los comerciantes entendidos en este ramo es que la exportacion es bastante mayor. De todos modos, el consumo supera relativamente al de Portugal; cuya competencia, así en calidades, como en precios, no pueden temer los aceites españoles, que tomarian mayor estima aún, si se elaborasen con más esmero.

Yá queda dicho que los *ganados* son un artículo que España importa ó exporta alternativamente, por la frontera, segun las necesidades de cada localidad; pero en lo que se nota una práctica constante es en la salida del ganado vacuno español, y en la entrada del lanar y cabrío portugués. Así es que este último Gobierno, al propio tiempo que ha rebajado mucho los derechos del ganado vacuno, caballar y aún mular, que el país necesita, no ha tenido inconveniente en declarar, por su arancel de 1860, libre de todo punto la entrada del lanar y del cabrío que, abundando allí mucho, y á precios cómodos, pueden competir con los extraños. El contrabando de ganados es de los más difíciles de evitar; pues, como es mercancía que se transporta por sí misma, sus dueños tienen grandes facilidades para eludir la vigilancia de los resguardos, en una frontera tan dilatada. Por lo mismo, debe confiarse, en esta parte de los datos oficiales, menos que en ningun otro artículo.

El hecho de que en España sean más caros algunos ganados que en Portugal, es efecto natural de las diferencias que existen

(1) «*Memoria sobre el olivo*;» por D. Juan Bautista Centurion. Tomo 9.º del *Boletín oficial de comercio, instruccion y obras públicas*;—pág. 311.

entre ambos pueblos, en la explotacion de su suelo. En nuestra nacion vienen siendo frecuentes, de algun tiempo á esta parte, las roturaciones de terrenos destinados antes á pastos. Sube, por lo tanto, el precio de ellos; y, por consecuencia el de los ganados: tendiendo al mismo resultado el aumento en la riqueza pública, y en la poblacion de España que se observan. Tenemos, á la vez, sobra de cereales y de aceites; mientras que nuestros vecinos, que conservan erial una gran parte de su territorio, y desconocen casi por completo los prados artificiales, excepto en la Provincia de Entre Duero y Miño, carecen de las cantidades necesarias de aquellos indispensables productos agricolas, como quiera que el pastoreo es entre ellos, comparativamente á la labranza, más importante que entre nosotros. Indicio es esto de un estado social más atrasado y más lejano que el de España de aquella feliz combinacion de la agricultura y de la ganadería estante, á que las Naciones más civilizadas de Europa deben su riqueza, y que Sully recomendaba, cuando decia «*labourage et pâturage sont les deux mamelles de l'Etat.*»

Careciendo de *lanas finas* los portugueses, para dedicarlas á los tegidos de estas materias, introducen de 15.000 á 30.000 arrobas desde España en cada año; cantidad verdaderamente poco considerable, pero que puede decirse es toda cuanta sus establecimientos fabriles emplean, y no despachándose en las aduanas de Lisboa y Oporto lana alguna, ó si acaso en tan insignificante porcion que no merece tomarse en cuenta, mercantilmente apreciada. Esto no se halla en contradiccion con su abundancia de ganado, que es de las clases comunes, cuya lana exportan en cantidad de 80.000 á 100.000 arrobas, por no emplearla en el pais ni aún para colchones que son, en general, de paja ó pelote (1). España, por lo contrario, no solo tiene lanas abundantes, para todos los usos domésticos, y para la fabricacion, sino que extrae 260.000 arrobas al año; y solo introduce del extranjero la pequenísima cantidad de 8.000 arrobas, cuando más, de las clases finas sajonas, conocidas con el nombre de *primas electorales*, para emplearlas en la fabricacion de las telas llamadas *lanas dulces*, y algunas otras que requieren esta especialidad en su primera materia.

(1) Aldama—*Obra citada*,—pág. 106.

Para complemento de noticias en este punto, puede examinarse el siguiente Estado comparativo del número de cabezas existentes en España y en Portugal.

ESPECIES DE GANADO.		EN ESPAÑA: 1858.	EN PORTUGAL: 1860.
Vacuno.	Cabezas.	1.380.861	800.000
Caballar.	id.	268.248	80.000
Mular.	id.	415.968	45.000
Asnal.	id.	491.690	140.000
Lanar.	id.	13.794.959	3.000.000
Cabrio.	id.	2.733.966	1.200.000
Moreno ó de cerda.	id.	1.018.383	1.100.000
TOTALES. . . .	id.	20.104.085	6.365.000

Los anteriores datos son los más recientes publicados acerca de la ganadería española, y los que sirvieron de base para la contribucion territorial. Aún cuando no están comprendidas la cabezas de ganado cuyos especuladores y tratantes adeudan la contribucion industrial y de comercio, creemos que hay ocultacion en el verdadero número de cabezas, atendiendo á las que existian segun el Censo de 1797, y que estaba calificado tambien de inferior á la realidad.

Segun él había. . . .	139.717	cabezas de ganado caballar.
	214.117	mular.
	236.178	asnal.
	1.065.073	vacuno.
	11.764.796	lanar.
	2.521.702	cabrio.
	1.266.918	moreno ó de cerda.

En total. 17.208.501

La ganadería ha aumentado tambien en Portugal, durante los últimos años; puesto que las noticias estadísticas oficiales facilitadas al Sr. Baron de Minutoli arrojan los siguientes resultados.

ESPECIES DE GANADO.		En 1851.	En 1852
Vacuno.	Cabezas.	618.289	606.218
Caballar.	id.	69.919	71.648
Mular.	id.	40.545	40.403
Asnal.	id.	126.623	132.206
Lanar.	id.	2.787.827	2.575.770
Cabrío.	id.	1.146.243	1.148.183
Moreno ó de cerda.	id.	995.266	954.480
TOTALES. . . .	id.	5.782.712	5.508.908

La *sal marina* constituye el primer elemento de la riqueza mineral portuguesa, por la abundancia y el valor de sus productos. En 5 millones de fanegas está calculada la cantidad total que se explota en un año. En España la producción anual varía mucho. En las salinas pertenecientes al Estado fluctúa entre 4.500.000 y 5.600.000 quintales; de los cuales se consumen en el país 2.500.000, por todos conceptos, que equivalen á 16 libras por habitante. La exportación total, inclusa la que hacen los dueños de salinas particulares, especialmente en San Fernando, llega á 4.400.000 fanegas, por término medio anual; y pudiera ser todavía mayor, atendida la inmensa riqueza de este mineral, que si en Portugal se extrae en cantidades más considerables, relativamente á España, aún cuando nó en absoluto, consiste en que el comercio de la sal está allí, desde mucho tiempo há, regularizado, y no es posible cambiar de pronto, entre nosotros, las condiciones de él.

La producción española no es solo de la sal marina, sino también de las magníficas é inagotables minas de *salgema*; siendo las principales las de Cardona (Barcelona), Remolinos (Zaragoza), y sobre todas las de Minglanilla (Cuenca), que no reconocen otras superiores que las tan celebradas de Wieliczka, cerca de Cracovia (1).

La opinión de las personas ilustradas en Portugal, fundada en

(1) Richard Ford. «*Hand boock for travellers in Spain.*» = 1847; —página 514.

el sencillo raciocinio de que es ineficáz ó casi nula la fiscalizacion en la frontera, es la de que, suprimiéndose las aduanas, no se modificarían las condiciones de su agricultura; y de que la union comercial podría serle hasta beneficiosa. Pero, para obtener estos favorables resultados, que la generalidad del pueblo no comprende fácilmente, sería preciso, por medio de negociaciones con los Gobiernos de otros países, procurar un consumo más extenso y seguro que el actual á los productos naturales de ambos pueblos peninsulares, que económicamente constituirían entonces uno solo. Esto proporcionaría, tambien, ocasion para que los agricultores de cada distrito se dedicasen preferentemente á estudiar los métodos á propósito de mejorar aquellos frutos que fuesen más apropiados á su localidad respectiva; dejando á otros, como resultado de una bien entendida division del trabajo, el cuidado de emplearse en los demás objetos, para cuyo cultivo contasen con mayores elementos de bondad y de baratura, que son los que traen consigo una venta favorable, y, por consecuencia, el estímulo á la produccion.

Las legislaciones arancelarias española y portuguesa, aún cuando sean diversas en la forma, convienen en el fondo. Ambas prohiben la importacion de cereales extranjeros, en épocas normales. En España, cuya produccion se ignora, así en cereales como en la generalidad de los frutos de la agricultura, solo se levanta la prohibicion de aquellos, cuando el precio de la fanega de trigo llegue á setenta reales, y el del quintal de harina á ciento diez; y se hayan sostenido estos precios, por tres semanas consecutivas, en los principales mercados litorales. En Portugal (1) cuando la cosecha no es bastante para el consumo de sus habitantes, el Gobierno está autorizado para permitir la entrada de los cereales extranjeros, en las cantidades, especies y calidades que estime suficientes para remediar la falta; solo por los puertos de Lisboa, Oporto y Faro, ó por los puntos de la frontera que determine en cada caso particular.

Nuestra conviccion íntima en esta parte, conforme con la de

(1) En sesion de 24 de Agosto, mes en que escribimos, acaba de aprobar la Cámara de Diputados un proyecto de ley, autorizando al Gobierno para permitir la entrada de los cereales y harinas del extranjero, hasta fin de Abril de 1862; pero sin que esta legislacion sea permanente, como debiera.

los grandes propietarios de tierras dedicadas al cultivo de cereales en Castilla y Extremadura, es que no habría inconveniente en establecer el libre cambio de este artículo entre España y Portugal; y que, por lo contrario, la union aduanera y la facilidad en las transacciones aumentarían la salida de los granos de Castilla. Otro tanto puede decirse de los demás artículos que constituyen la producción agrícola española: y la entrada del ganado lanar y vacuno, que se nota ahora, podría redundar en beneficio de ella, siempre que sea difícil la adquisición de ganados del país, y contribuir al más bajo precio del buey y de la oveja, que son los agentes principales de la agricultura.

La conclusion de la carretera á Vigo, que atraviesa muchos de los distritos más abundantes en cereales, proporcionará facilidad á los de Salamanca y Zamora, para una exportacion considerable. Aún cuando en algunos casos quedasen perjudicados temporalmente los consumidores del país, viéndose precisados á pagar á precios más elevados las especies que necesitaren, no hay que olvidar que el interés general es preferible al de algunos individuos, en circunstancias determinadas y accidentales. Pero, como es una regla constante, en economía política, la de que los valores buscan siempre su equilibrio, el producto de los demás objetos distintos de los cereales compensaría, con la subida de los precios que tuvieran, el mayor coste de la materia alimenticia; y obligaría, tambien, á que se cultivasen mayores extensiones de terrenos, y se mejorasen las condiciones del cultivo, para poner los frutos de la agricultura al alcance de mayor número de consumidores.

CAPÍTULO VII.

De la union aduanera peninsular, bajo el punto de vista de la produccion fabril.—Diferencias entre los aranceles de España y Portugal en esta parte.—Hierros.

La proteccion, sensatamente dispensada á la produccion fabril de un pais, ni ha sido rechazada jamás por ninguno de los pueblos civilizados, aún cuando hayan podido disentir sobre la mayor ó menor latitud que hubiera de darsele; ni hay motivo fundado para calificarla en absoluto de error económico, de ineficáz en todas las ocasiones, y para todos los paises. Pero, cuando concurre, además, la circunstancia de que, al amparo de una legislacion más ó menos inteligente, han llegado á establecerse con profundas raices, y comprometiendo en ello intereses de cuantía, fabricaciones que cuentan con elementos de verdadera prosperidad y desarrollo, la autoridad suprema no puede abandonarlas exclusivamente á los esfuerzos de los individuos que las dirijan. Tiene aquella la obligacion moral de no desamparar á los industriales en la empresa laboriosa que acometieran, y de fomentar la produccion en cuanto tenga de útil, si aparece su porvenir próspero y seguro. Para ello no deben emplearse solamente recursos materiales: no basta abaratar los capitales, por medio de la disminucion del interés del dinero; establecer un buen sistema de Hacienda; facilitar las comunicaciones; y hacer que los jornales sean baratos, porque lo sean tambien los artículos indis-

pensables á la vida. Todos estos medios son excelentes ; pero no los únicos. Es preciso , además , propagar la educacion , y las enseñanzas profesionales y artísticas ; dictar leyes acertadas , en que dominen las buenas doctrinas económicas ; y dirigir el espíritu público en el sentido de no considerar las disposiciones gubernativas como el recurso exclusivo para que prospere la industria en general , así agrícola , como fabril , sino como un expediente más ó ménos transitorio.

Es innegable que la competencia , resultado de la emulacion , desaparece ; y que el monopolio de hecho , yá que no legal , se sanciona , cuando la mal entendida proteccion industrial se limita á señalar en los aranceles prohibiciones expresas , y aún tácitas , como son las cuotas muy crecidas de derechos , que impiden á los productos de fabricacion extranjera concurrir en el mercado al par de los nacionales. En los consumos , como en su principal fundamento , debe buscarse para la industria la proteccion verdadera ; la cual será tanto más eficaz , cuanto más ámplio y dilatado el territorio á que se lleven las producciones para la venta. Pero , como esta no podría verificarse sino á medida que se mejorásen las calidades de los artefactos en igualdad de precios , la consecuencia precisa de la apertura de nuevos mercados sería incitar , con alicientes positivos , al adelanto en la fabricacion ; y , por lo mismo , al fomento , en general , de la riqueza pública , en interés así de los productores , como de los consumidores.

Cualquier convenio comercial entre dos pueblos , por ventajoso que sea á la generalidad , obliga á hacer sacrificios individuales ; pues no siendo idénticos los intereses á que habrá de afectar , resultan necesariamente algunos perjudicados : y cuando se adoptan , como exclusivo sistema , reglas uniformes , tratando de conciliar los derechos de todos los asociados , en el caso de no haber entre ellos un antagonismo insuperable , se llega , en último término , á equilibrar más ó ménos pronto , las condiciones respectivas de la produccion. Pero , ¿podrá negarse que la desigualdad en las fuerzas productoras es un grave inconveniente , para llevar á efecto , desde luego , las uniones aduaneras ; inconveniente que , sino se acertase á vencerle con prudencia , llegaría á excitar oposiciones apasionadas y violentas , promovidas por los intereses particulares á quienes se perjudique , y que merecen ser muy atendidos y considerados ,

como reconoce el distinguido escritor de la historia del establecimiento y resultados del Zollverein? (1).

La gran dificultad de armonizar las legislaciones arancelarias de España y de Portugal, en la parte relativa á la industria, dificultad que sería preciso vencer antes de exponerse á destruir los cuantiosos intereses creados á la sombra de las leyes, aparece cuando se compáran las diferencias que establecen en algunos artículos importantes de la fabricacion. Tales son, entre otras, las siguientes.

El algodón en rama, procedente de puntos productores, que son los más beneficiados, satisface en España 15 reales 90 céntimos por quintal (2); y en Portugal solo 0,58 céntimos de real, que es un derecho de los llamados puramente de *Balanza*.

El algodón hilado está prohibido hasta el número 60, y paga 4 reales 50 céntimos por término medio, la libra de los números superiores; en vez de 2 reales 30 céntimos, sin distincion de números.

El carbon de piedra adeuda 2,10 reales, por quintal; en vez de 1,37 reales, por quintal métrico de 218 libras.

Las telas de algodón, ó están recargadas con un derecho que no baja del 50 por 100 efectivo, y llega á ser prohibitivo en algunos casos, ó están prohibidas terminantemente; en vez de satisfacer cuotas que corresponden al 25 por 100, ó al 28 cuando más.

Los tejidos de seda, con un derecho de 55 á 64 reales, por libra, en las clases de mayor consumo; y en Portugal adeudan 57 reales.

Los de cáñamo y lino, de que se distinguen en una misma clase las telas por el número de hilos, varían desde 340 á 2.400 reales, por quintal; en vez del derecho único de 1.740 reales.

Los paños, castores, y otras telas semejantes de lana adeudan por el sistema molesto y expuesto á grandes abusos del vareaje; en vez de 17 reales, por libra: derecho es este que nada tiene de módico en verdad.

La maquinaria al avalúo, para el 3 y 4 por 100; en vez de 2,30 reales, por quintal.

(1) «*L'association douanière allemande*,» par Richelot.—pág. 15.

(2) Conceptuamos esta legislación como la vigente; pues la mudanza hecha por Real Decreto de 19 de Junio del año actual es puramente transitoria.

El *hierro en lingotes* paga 8,50 reales, por quintal; en vez de 2,30 reales.

El *hierro forjado* varía desde 42 á 50 reales, por quintal; en vez de 3,45 reales, sin diferencia de clases.

El *vidrio labrado en toda clase de objetos* 29,70 reales, por arroba; en vez de 46 reales, que es un derecho excesivo.

La *loza de pedernal* 31,80 reales, por arroba; en vez de 21,50 reales.

El *papel para escribir* 31 reales por arroba; en vez de 36 reales.

El *destinado para imprimir* 12 reales por arroba, segun una órden de 13 de Agosto de 1860, pues antes pagaba 22 reales; en vez de 14 reales.

Y el *papel para vestir habitaciones* varía desde 20 á 34 y 120 reales, por arroba, segun las clases; en vez del módico derecho de 14 reales.

Resulta, pues, que la mayoría de los objetos adeuda en España derechos mucho más crecidos que en Portugal; y que esto sucede no solo con los artículos ya elaborados, como producto de una fabricacion importante, y de que poseamos establecimientos considerables, sino hasta con las primeras materias. Hay alguna exótica, como el algodón en rama, cuyos derechos se conservan por ser uno de los más productivos, que rinde al Tesoro ocho millones de reales al año. Otras, como el hierro en lingotes y el carbon de piedra, además de dar un ingreso de diez y seis millones de reales, están conceptuados como agentes de produccion, abundantes en España; por cuyas dos circunstancias la ley arancelaria les recarga con el máximo derecho protector. En los tegidos de algodón hay clases cuantiosas de telas lisas, blancas y estampadas, de pañuelos y muselinas, que se hallan prohibidas. En los de lana sería preciso arreglar al tipo del peso el actual de vareage. Aquel sistema se intentó plantear cuando se presentaron á las Cortes constituyentes, en Noviembre de 1855 y Marzo de 1856, dos proyectos de reforma arancelaria; y excitó graves y sentidas quejas de los industriales.

La falta de una estadística fabril así en España como en Portugal, que determine el número de establecimientos industriales existentes y el valor de sus producciones, impide formar raciocinios ciertos y concretos, que se funden en hechos incontrovertibles, segun

sería indispensable para la dilucidación completa de estos puntos. A falta de tales datos, hay que recurrir á la opinión de personas respetables; cuyos asertos, aún cuando merezcan entero crédito, no llevan el sello de exactitud necesario para que dejen de ser impugnados.

Toda la producción fabril de Portugal está calculada, por un escritor que conoce bien aquel país (1), en 1.600 establecimientos, que dan ocupación á unos 20.000 operarios. Lo estacionario del importe de las contribuciones que pesan sobre este ramo de riqueza, prueba cuán lentos é insignificantes son, por desgracia, sus progresos. Y esto es natural, cuando la proporción entre el número de manufacturas y el de los obreros que en ellas trabajan prueba su pequeña escala, y la de los capitales que deben vivificarlas.

Vamos á ocuparnos, ahora, en el examen de algunos ramos principales de la industria, empezando por los *hierros*.

No es de pequeña importancia la diferencia en la legislación sobre este artículo que existe entre España y Portugal, y en los resultados que ha producido. Poseyendo los españoles grandes criaderos de *hulla* y de *mineral de hierro*, no han renunciado á producir este metal, el más necesario de todos, y que es uno de los elementos de la fuerza de los Estados. Por algún tiempo saldrá caro el hierro español; pero, aumentándose el número de altos hornos para su fundición, y la explotación del carbón fósil, principalmente en Asturias, Andalucía y Cataluña, veremos cercano el día en que lo tengamos tan barato cuanto, para prosperar, exigen las infinitas industrias que lo emplean como primera materia.

Una gran nación no puede quedar en este punto á merced de las extrañas, y de las funestas alternativas en los precios, que las guerras ocasionarían; ni en el desarrollo que van tomando los ferro-carriles dejaría de producir su falta en las épocas de la renovación de su material, una gran salida de valores que, desnivelando los cambios, acarrearía crisis monetarias de resultados funestos. Como en Portugal la producción minera es insignificante, á pesar de tener ricos criaderos de hierro, por querer adquirir este metal á bajo precio, no sería fácil vencer la resistencia de los consumi-

(1) *«The Price. — Essay on Portugal;»* by Forrester. — London. — 1854. — pág. 17.

dores, acostumbrados á comprarlo barato, á que lo paguen á precios más elevados. Y con mayor motivo sucedería así cuando, á pesar de los módicos derechos que allí satisface, su venta debe ser difícil, atendidos los usos y el estado general del país, de que dá evidente prueba su consumo todavía reducido.

Por que es un error lo que sostiene un publicista portugués (1); de que su país consume ocho libras de hierro por habitante: mientras que á España le corresponden solo seis, producidas por sus minas, y casi nada de fuera, pues los derechos prohibitivos no consienten que el hierro entre por las aduanas. Aquel dato es en el día mucho más equivocado aún. En el año de 1855, á que debió referirse, atendida la época en que escribía, se introdujeron en España cantidades de hierro correspondientes á dos libras por habitante; y en los años posteriores ha ido aumentándose tan considerablemente este comercio, que en 1858 ya le correspondieron ocho libras, si bien quedaron reducidas á seis en 1859. Es preciso tener también en cuenta que cada año son mayores las cantidades que produce la industria del país; y que crecerán todavía más, de resultas de los nuevos altos hornos que se están encendiendo, especialmente en Asturias y Andalucía. No puede caber duda alguna en que, merced á la mayor riqueza y adelantos sociales de España, los fuertes derechos sobre el hierro, aumentando su precio, no han impedido que sus habitantes lo empleen, y sigan empleándole en mayor proporción que nuestros vecinos; ni tampoco que posean ya un mercado nacional, donde proveerse de muchas de las clases que necesitan.

Existe, por lo tanto, en esta diferencia de situación un obstáculo para que se equiparen los aranceles de los dos países, base de toda unión aduanera. Nuestros intereses fabriles y políticos exigirían la conservación del espíritu que ha hecho fijar los derechos actuales sobre los hierros, aún cuando no fuesen sus cuotas las mismas, que consideramos crecidas ciertamente en lo general.

Dejamos para el Capítulo siguiente la cuestión relativa á la industria algodonera.

(1) Da Costa.—*Memoria citada*;—pág. 321.

CAPÍTULO VIII.

De la union aduanera peninsular, bajo el punto de vista de la produccion fabril. — Industria algodone-
ra.—Carbon de piedra.

Para tratar, con todo el acierto apetecible, esta árdua cuestion, era preciso, tal vez más que para cualquiera otra industria, poseer datos estadísticos oficiales y exactos, sobre su importancia en las dos Naciones peninsulares.

Los partidarios celosos de Portugal quieren sostener que la fabricacion del hilado de algodón está allí muy adelantada; lo cual parece confirmarse en alguna manera con la entrada, cada vez menor, de los hilos extranjeros, al paso que no sucede lo mismo con la primera materia en rama. Segun ellos, han llegado á elaborarse las tres cuartas partes de lo que el consumo exige. Si bien se han hecho, asimismo, adelantos considerables en las telas crudas, blancas y estampadas, y en los tegidos de punto, no se ha logrado todavía que sus productos dejen de ser inferiores á los de España; cuyas fábricas, sobre ser más antiguas, siguen procedimientos más perfeccionados, y trabajan en mucha mayor escala, que es uno de los requisitos indispensables para obtener la baratura en los artefactos, y cuya falta ha sido causa de que la industria española hubiese prosperado muy poco en tiempos aún no lejanos. El único establecimiento importante de dicha clase es, segun asegura persona muy competente (1), «la fábrica de hila-

(1) C. J. Caldeira. — «Fracmento de um viagem á Barcelona.»

dos y tegidos lisbonense, » de creacion moderna, pero de pequeñas dimensiones, comparada con las principales de España, y que ni por la perfeccion de sus métodos, ni por la aptitud de sus operarios, iguala á las de Cataluña, Málaga, etc.

La corta entidad de la industria algodonera de Portugal aparece de los siguientes datos, demostrativos del número de libras de algodón en rama introducidas por las aduanas de Lisboa y Oporto, en los años que se expresan, con sus valores y los derechos satisfechos.

Lisboa.			
AÑOS ECONÓMICOS.	NÚMERO DE LIBRAS.	VALORES: RS. VN.	DERECHOS: RS. VN.
1856 — 1857	1.236.463	3.716.925	6.748
1857 — 1858	984.834	2.954.718	5.320
1859 — 1860	1.827.605	4.846.800	9.530
1860 — 1861	804.700	5.439.000	9.944
Oporto.			
1858 — 1859	2.146.723	6.005.800	10.733
1859 — 1860	1.857.294	6.303.500	9.448

Comparativamente á España es mucho mayor la entrada del algodón hilado; pues llega á 500.000 libras anuales, por término médio, en Portugal.

En el año de 1848 la importacion total del algodón en rama fué de 1.070.000 libras; y la del hilado subió hasta 1.385.000 libras; de manera que, aún cuando en el espacio de diez años ha aumentado hasta cerca de un triple la entrada de aquella primera materia, ha disminuido en más de una mitad la de los hilados.

A la vista de estos datos no puede calificarse sino de muy poco considerable la industria algodonera de Portugal; y la circunstancia de introducirse algunas pequeñas cantidades de las clases comunes de telas portuguesas para el consumo de las Provin-

cias limítrofes españolas, depende de hallarse estas distantes de los puntos de la fabricacion nacional, y de venderse dichos tegidos á precios cómodos, arregladamente á sus calidades.

No puede admitirse en absoluto, como argumento valedero, la consideracion de que, verificándose ahora un gran contrabando de tegidos en España, principalmente por la línea de los Pirineos, no podrian empeorar las condiciones de su industria, aún cuando fuese un hecho la union aduanera.

Ante todo, era preciso saber cuál sería el impuesto sobre las mercancías extranjeras que se fijase para este caso; y si, como algunos pretenden, se establecería el arancel portugués. Esta opinion no debe refutarse seriamente; pues, siendo, como son, muy desemejantes las condiciones de la parte industrial en los dos pueblos peninsulares, habría que rechazar, por de pronto, cualquiera propuesta que no tuviese por objeto asegurar la existencia de la actual produccion fabril española, y aún tratar de fomentarla, con medidas prudentes y previsoras.

Además: la circunstancia de existir ahora contrabando de tegidos de algodón en mayor ó menor escala, ¿dejará de ser efecto de un estado de cosas puramente accidental, y modificable cuando se desée, como que es consiguiente á la reunion de causas múltiples, que pueden desaparecer con facilidad? A ello contribuiría eficazmente el Gobierno, si se decidiese á reformar los derechos señalados en el Arancel á las primeras materias, y á los objetos elaborados que la industria necesita.

Pero, ¿se halla estudiado el asunto de manera que sea dable plantear, desde luego, mejoras eficaces en las actuales condiciones de la fabricacion, que sin introducir en ella un hondo trastorno, cual lo sería una liga aduanera con un arancel muy desemejante al actual, la libertase de las trabas que encadenan su saludable desarrollo? Lo ignoramos; pero si creemos que faltan datos estadísticos bastantes para resolver de plano este punto. Convendría, ante todo, darle mayor importancia: y dedicarse á investigar cuál será el medio más adecuado de eximir á los industriales de temores incesantes, sobre la suerte que les deparan las alteraciones en las tarifas, con que continuamente se les amenaza; evitando, al propio tiempo, que se estacionen en el camino de progresivos adelantos, bajo el amparo de una legislacion que con justicia exige

ser reformada, y que la generalidad pide que lo sea, pues comprende que hay otra mejor á que aspirar; pero que pocos ó mas bien nadie trata de precisar cómo ha de hacerse, exponiendo los motivos de su opinion.

¿No está íntimamente ligada con esta cuestion la relativa á la franquicia de los cereales; yá que, bonificados los precios de las sustancias alimenticias, sería fácil la rebaja en el precio nominal de los salarios? La ley de aduanas de 1841 habia ligado estrechamente las reformas en las legislaciones sobre manufacturas de algodón y sobre cereales; y, aún cuando en 1849 se modificó la primera, quedó por entonces, y continúa aún, sin alterar en nada la segunda.

Por último, al tratar del estado en que se halla la fabricacion de los tegidos, y de los medios más acertados para legalizar esta parte del comercio, ¿puede desconocerse que tiene tambien grande participacion en ello la manera con que el resguardo practica el servicio, así por la índole de su organizacion militar y su falta de dependencia de los funcionarios de las aduanas, como por el vasto territorio á que tiene que extender su accion represora, en lugar de limitarla á una estrecha zona, donde pudiera ejercer una vigilancia activa, eficaz y constante?

Indicaciones son estas que nos llevarían muy lejos si hubiesen de explanarse, y que no entran de lleno en el objeto que abraza el asunto que motiva este trabajo. Basta tan solo expresarlas, para comprender que son de todo punto independientes, ó más bien opuestas, á la idea de plantear desde luego, y sin muy detenido estudio, la union aduanera como el remedio general y exclusivo, en el estado actual de la industria, y atendida la legislacion que entre nosotros hay establecida en su favor.

Es, en verdad, muy considerable, la diferencia que existe entre los valores de los tegidos, de todas clases, que España importa y los de los que exporta en mucha menor cuantía; prueba evidente de que la fabricacion nacional no elabora las cantidades necesarias, y de las clases que el consumo exige. Pero no es la concurrencia de los productos portugueses lo que puede temerse; sino la que sea resultado de la introduccion, que ahora tiene lugar en aquel Reino, de los artículos similares ingleses, y con especialidad de las calidades finas de tegidos de algodón, á cuya

entrada no renunciará fácilmente Portugal, por los ingresos que proporciona á su Tesoro.

Para convencerse de que el desarrollo de la fabricacion española ha sido mucho más considerable que el de la portuguesa, basta examinar las cantidades de algodón en rama y de los hilados en los números finos introducidas antes y despues de la ley arancelaria de 1849, que rebajó los derechos que satisfacian hasta aquella reforma. Es, tambien, una prueba del progreso fabril la circunstancia de que, con el aumento en la entrada de las primeras materias de la industria de tegidos, no han coincidido, en estos últimos años, mayores importaciones, así legal, como ilegalmente verificadas, de telas extranjeras; al paso que el comercio se ha regularizado mucho, segun se demuestra comparando las exportaciones que aparecen en los documentos oficiales extranjeros, con los despachos verificados en las aduanas de nuestro país. Y como, por otra parte, no puede negarse que el consumo es más extenso cada día, por lo que crece la poblacion, por sus mayores goces, y por el bienestar de todas las clases, la explicacion de esta falta de aumento en las importaciones de productos similares extranjeros se encuentra en el próspero estado de la fabricacion nacional, que vá logrando satisfacer en más ámplia escala las necesidades de los consumidores.

El siguiente Estado demuestra el curso progresivo de las importaciones de las dos mencionadas primeras materias; siendo la del algodón en rama superior en diez y siete tantos, cuando menos, á la que ha llegado á hacer Portugal.

AÑOS.	IMPORTACIONES DE	
	ALGODON EN RAMA.	ALGODON HILADO.
	Quintales.	Libras.
(1) { 1846	153.154	11.006
{ 1848	»	23.418
1849	258.860	23.749
1850	342.254	90.236
1851	333.549	62.625
1852	351.430	56.711
1853	353.412	56.060
1854	368.659	60.756
1855	372.930	96.979
1856	599.003	90.101
1857	373.907	138.064
1858	465.352	157.218
1859	530.028	147.006
(2) 1860	520.220	191.308

La industria algodonera no se halla en el día limitada, como hasta poco tiempo hace, á las Provincias catalanas, ó más bien Barcelona y una pequeña parte de Tarragona; pues existen establecimientos de gran consideracion en Cádiz, Málaga, Sevilla, Vergara, Andoain y otros puntos. Faltan, en lo general, datos sobre la cuantía de los productos que elaboran; escepto de los del antiguo Principado. De un documento publicado en Barcelona (3) con motivo de un reciente alarde del estado de la industria catalana, resultan los que siguen, y que en él se califican de diminutos.

1.075.414 husos para el hilado y torcido.

31.768.264 libras de produccion anual, que pueden elevarse á 43.447.923 libras.

(1) Aún cuando hemos procurado diligentemente hallar más minuciosos datos relativos á los años que precedieron á la reforma de 1849, no nos ha sido dable encontrarlos.

(2) Los datos relativos á 1860 son oficiales, aún cuando no se ha publicado aún el «Cuadro general del comercio exterior,» correspondiente al mismo.

(3) «Reseña completa de la exposicion industrial y artistica de productos de Cataluña, en Noviembre de 1860,» por D. Francisco J. Orellana. —págs. 95 y siguientes.

57.600 telares.

120.000.000 de varas, que podrían llegar á 152.000.000 con los mismos elementos.

37 máquinas *Perrotinas* de estampar, de 3, 4 y más colores; y 52 de cilindro, de 1 á 4 colores. Solo habia 1 en 1830.

30 á 32 millones de varas de estampados, que pueden aumentarse hasta 50 millones, con la maquinaria existente.

127 máquinas de vapor, que empezaron á plantearse en 1835; y 80 saltos de agua: representando unas y otros una fuerza de 7.811 caballos.

Han desaparecido las antiguas máquinas de hilar, *simples* y *bergadanas*, y casi todas las *mullgennys*; habiendo sido reemplazadas por las *continuas* y *selfactings*.

Pasan de 9.000 los telares mecánicos; de los que solo habia 231 en 1830.

Aumentados y perfeccionados los productos, han disminuido, además, sus precios, durante los últimos treinta años, en la siguiente proporcion.

La libra de algodón hilado, número 30 (no pasa, por lo general, la fabricacion española de este número ó si acaso del 34, pero en cantidades poco considerables; á pesar de lo cual, están prohibidos los hilados extranjeros hasta el número 60, y los superiores pagan el crecido derecho de 4,25 y 4,80 reales) desde 10,50 reales ha bajado de precio hasta 5,50 reales.

La vara de las telas blancas (de las que entran en libra 6 varas y 24 pulgadas) cuesta solo 1,27 reales y antes 2,93; y la misma, pero en telas ya pintadas, desde 5,60 reales ha disminuido de precio hasta 2,13 reales.

Todos estos datos demuestran que la industria algodonera va haciéndose yá muy respetable. Y, sin embargo, se comprende bien cuan grande es la distancia que la separa del estado que tiene en otras Naciones, al examinar la Carta expresiva y aproximada de las cantidades de algodón en rama introducidas en Europa, durante el año de 1858, formada por Mr. Minard, Inspector general retirado de puentes y caminos de Francia, y dirigida en 6 de Junio del año corriente al Secretario perpétuo de la Sociedad de economía política de Paris. Resulta de ella (1), que de las 634.000 toneladas,

(1) «*Journal des Economistes*; Juin de 1861;»—pág. 495.

que es la importacion total en Europa, 396.000 corresponden al consumo de Inglaterra; 93.300 á Francia, incluyendo las cantidades transportadas á Alemania y á Suiza por los ferro-carriles franceses del Oeste y del Este; 35.000 á Rusia; 30,000 á las Ciudades Anseáticas; y solo 18.000 á España; si bien esta cifra está algo rebajada, pues equivale, al respecto de 22 quintales por cada tonelada métrica, á 396.000 quintales, cuando segun queda dicho la importacion en 1858 fué de 465.352 quintales, que en 1860 se elevaron á 520.220.

En un opúsculo (1), escrito en 1849 y premiado por la Junta de fábricas de Cataluña, se valuaban en 800 millones de reales los capitales de la industria algodonera, en edificios, maquinaria y circulacion, existente entonces; y su produccion total en 460 millones de reales.

Cuando esta industria llegue al término de su desarrollo, que el Gobierno debe contribuir á acelerar, utilizando los muchos medios de que dispone para ello, será asequible é indispensable rebajar la legislacion privilegiada establecida ahora en su favor; facilitándose así las transacciones mercantiles, y desapareciendo uno de los principales obstáculos para la union aduanera ibérica.

Lo que dejamos manifestado en el Capítulo anterior y en el presente acerca de los hierros y de las manufacturas de algodon, que puede extenderse á otros muchos ramos de la industria, basta para dar una ligera idea de las inmensas dificultades que sería necesario vencer antes de llegar á un arreglo en este punto. Y como no puede caber duda en que es indispensable emprender una mejora en el sistema arancelario, arrostrando las oposiciones de todo género que suscitaria, es preferible acometerla ahora que la administracion superior posee los datos que produjo la informacion parlamentaria de 1856, y los que habrá adquirido posteriormente. De este modo se simplificaría el tránsito á la union aduanera peninsular en la parte relativa á la produccion fabril; de la que no debe desconfiarse que pueda tener efecto en lo porvenir, vencidos los inconvenientes que ahora parecen insuperables.

Hay tal enlace en la industria, que lo que es primera materia

(1) «*Memoria sobre la adopcion del sistema del libre cambio;*» por D. Juan Illas y Vidal.—pág. 52.

para un objeto, necesita de otras primeras materias, á precios cómodos. La union aduanera, antes de poder formularse, requiere estudios detenidos é investigaciones, en las que se tardaría mucho, si se hicieran cual corresponde. Sin ellas no hay base segura para formar juicio acerca del estado verdadero de cada industria, del fruto que la fabricacion ha obtenido con las medidas protectoras que la legislacion le ha dispensado abundantemente, y del que podría esperarse de las que se concediesen para en adelante. Toda reforma que se plantee sin estos conocimientos previos, será muy ocasionada á excitar dificultades graves de parte de los intereses lastimados, cuando no hayan sido oidas sus observaciones, y el Gobierno carezca de datos para rebatir las quejas inmotivadas.

La union aduanera peninsular, bajo el punto de vista fabril, abraza cuantas cuestiones hay que resolver, al alterar los aranceles de nuestro pais. Averiguar la diferencia del costo entre la produccion nacional y la extranjera similar, es un dato indispensable, pero que no puede ser la obra de un solo individuo, tratándose de tantas y tan variadas producciones. O hay que negar la tutela prudente del Estado; ó convenir, con los estadistas más distinguidos, en que así el libre cambio como el sistema protector tienen sus ventajas y sus inconvenientes. Auxiliadas las fuerzas productivas para llegar al fin, que es el libre cambio, se llegará infaliblemente, si se emplea esa libertad y lucha en todos los objetos que pueden arrostrar la competencia en el mercado general; y se limita la proteccion á las industrias susceptibles de arraigarse y de dar frutos sin violencia, ni emplear para ello medios que rechace toda legislacion conciliadora y prudente.

Para abaratar y perfeccionar cualquiera produccion, son indispensables, además de tranquilidad en el pais y fomento en la instruccion técnica, carbones y hierros buenos y á precios cómodos: y ambos artículos exigen, á su vez, ser favorecidos temporalmente; para eximirnos de tener que reclamarlos del extranjero, y para fomentar los grandes elementos de prosperidad con que cuentan en España. Es una triste verdad que los depósitos de carbon se hallan situados generalmente en lo interior, sin grandes vías fluviales navegables, y caminos á propósito para acercarlos á los puntos principales de consumo; ó con una explotacion poco desarrollada. Los criaderos abundantísimos de Asturias, de San Juan de las

Abadesas (Cataluña), de Belméz y Espiel (Córdoba), y de Utrillas (Teruel), nos pondrán en el caso de poder prescindir del combustible extranjero. Más difícil, pero no imposible, es que nos suceda otro tanto con los *rails*.

Cierto es que en todos los países, la agricultura es la fuente más importante de la riqueza pública; y tampoco admite duda que España no es más esencialmente agrícola que Francia, ni aún acaso que Inglaterra.

Sin hierros y carbones baratos nuestra industria no podrá competir con las extranjeras, y sin ella decaerá la agricultura; siguiéndose de aquí también la decadencia y ruina del país, pues sin agricultura é industria deja de existir el comercio. Abaratados y perfeccionados los productos de la industria española, llegará el caso de poderse admitir el libre cambio en la mayor parte de las mercancías, y disfrutar de sus ventajas. Entonces será una cuestión muy sencilla la de la unión aduanera ibérica. Hoy la creemos irrealizable, bajo el punto de vista de la producción fabril española, si ha de prevalecer el espíritu que anima al arancel portugués en esta parte.

CAPÍTULO IX.

De la union aduanera pensinsular, bajo el punto de vista del comercio legal.—Importacion en España.—Pescados, cueros y maderas.—Exportacion de España.—Productos agrícolas.—Azúcar y Tejidos.—Diferencias que presenta la estadística oficial entre el comercio de entrada y de salida.

Antes de exponer las consideraciones que se nos ofrecen acerca de este punto, nos há parecido oportuno estampar los tres Estados siguientes, que manifiestan: 1.º La cuantía del comercio *general* exterior de España, así en la importacion como en la exportacion *legales*; y del comercio *especial* hecho con Portugal en ambos conceptos: 2.º El importe de este último, distinguiendo el *marítimo del terrestre*: y 3.º La clasificacion del comercio marítimo legal entre las dos naciones peninsulares, segun el *pabellon de los buques* en que se ha realizado. Todos estos datos se han extractado de documentos oficiales; pero se ha tenido cuidado de corregir algunos errores aritméticos de que adolecian los «Cuadros generales del comercio exterior» de España.

Estado demostrativo de la cuantía, en reales vellón, del COMERCIO GENERAL exterior legal de España, en los once años que se expresan, distinguiendo la parte relativa á la importación y á la exportación; y del COMERCIO ESPECIAL hecho en ambos conceptos con Portugal, con el tanto por ciento que le corresponde en el movimiento mercantil total.

AÑOS.	VALORES DE LA IMPORTACION.		TANTO por 100 correspondiente á esta última.	VALORES DE LA EXPORTACION.		TANTO por 100 correspondiente á esta última.
	General en España.	Especial de Portugal.		General de España.	Especial á Portugal.	
1849	602.483.958	2.154.640	0,55	481.982.674	8.451.457	1,76
1850	692.559.827	2.913.535	0,42	493.714.429	9.038.206	1,83
1851	707.311.465	7.523.666	1,06	501.225.553	13.182.126	2,63
1852	756.969.825	4.832.545	0,63	568.682.733	14.052.713	2,47
1853	734.434.910	6.599.994	0,87	835.822.745	21.689.438	2,59
1854	815.485.244	5.559.270	0,68	993.502.785	32.072.751	3,23
1855	1.023.761.323	4.269.237	0,38	1.259.365.492	37.990.519	3,00
1856	1.304.178.076	5.185.722	0,40	1.063.617.110	30.126.598	2,83
1857	1.535.375.013	9.923.646	0,64	1.168.581.599	26.514.227	2,27
1858	1.504.558.065	7.514.157	0,49	971.359.814	18.912.110	1,93
1859	1.261.692.721	7.671.451	0,61	1.026.032.988	21.563.013	2,10
Término medio de los 11 años.			6,53	Término medio de los 11 años. .		26,67
			0,59			2,42

Estado comparativo del importe, en reales vellón, del comercio legal, con distincion del marítimo y del terrestre, entre España y Portugal, desde 1849 á 1859, ambos años inclusive.

AÑOS.	IMPORTACION DE PORTUGAL EN ESPAÑA.			EXPORTACION DE ESPAÑA PARA PORTUGAL.			DIFERENCIAS PARA ESPAÑA		DIFERENCIA en los 11 años.
	Por mar.	Por tierra.	TOTAL.	Por mar.	Por tierra.	TOTAL.	En más.	En ménos.	
1849	1.199.475	935.165	2.134.640	1.416.409	7.035.048	8.451.457	6.316.817	»	
1850	2.172.996	740.539	2.913.535	1.581.045	7.477.165	9.058.206	6.144.671	»	
1851	6.902.049	621.617	7.523.666	1.792.076	11.390.050	13.182.126	5.658.460	»	
1852	4.081.455	750.890	4.832.345	2.367.838	11.684.875	14.052.713	9.220.468	»	
1853	5.036.527	1.363.467	6.399.994	5.652.198	16.057.240	21.689.438	15.289.444	»	
1854	5.957.750	1.621.540	7.579.290	13.782.269	16.290.482	30.072.751	26.513.481	»	
1855	3.137.409	1.111.828	4.249.237	22.498.602	15.491.717	37.990.319	53.848.082	»	
1856	5.099.721	2.184.001	7.283.722	15.039.601	17.086.997	32.126.598	24.942.876	»	
1857	8.351.212	1.572.434	9.923.646	5.798.799	20.715.428	26.514.227	16.590.581	»	
1858	4.977.078	2.337.079	7.314.157	5.884.477	13.027.655	18.912.110	11.597.955	»	
1859	5.202.022	2.469.929	7.671.951	7.681.724	13.881.289	21.563.013	15.891.562	»	169.993.782
Término medio de los 11 años									15.453.980

Clasificación del valor, en reales vellón, á que ha ascendido el comercio legal marítimo, entre España y Portugal, con espresion del PABELLON DE LOS BUQUES en que se ha verificado en los once años que se indican.

AÑOS.	VALOR DE LA IMPORTACION EN ESPAÑA.				TOTAL importacion mari- tima.	VALOR DE LA EXPORTACION A PORTUGAL.				TOTAL exportacion ma- ritima.
	En buques esp.		En portugueses.			En buques españ.		En portugueses.		
				De otras nac.					De otras naciones	
1849	1.125.641	64.526		9.308	1.199.475	254.123		1.158.716	5.570	1.416.407
1850	1.707.846	457.050		8.100	2.172.996	550.478		1.126.885	103.680	1.581.043
1851	5.481.007	1.597.672		25.370	6.902.049	424.380		1.367.696	"	1.792.076
1852	2.283.569	1.685.267		112.619	4.081.455	504.646		1.850.572	12.620	2.367.838
1853	3.105.388	1.915.192		15.947	5.036.527	3.490.554		1.690.176	471.468	5.652.198
1854	2.548.336	1.242.691		146.703	3.937.730	12.339.203		3.224.488	218.578	15.782.269
1855	1.109.759	1.873.455		174.215	3.157.409	2.492.223		19.690.684	515.695	22.498.602
1856	1.298.072	1.560.028		241.621	3.099.721	1.245.146		9.837.516	1.956.939	15.039.601
1857	3.181.128	4.208.338		961.746	8.351.212	1.811.945		3.072.714	914.140	5.798.799
1858	1.719.313	3.192.787		64.978	4.977.078	1.224.225		3.595.452	1.064.800	5.884.477
1859	2.244.758	2.760.091		197.193	5.202.022	1.836.577		5.576.519	468.628	7.681.724

Es Portugal la única Nación que, en sus transacciones mercantiles legales con España, presenta constantemente el fenómeno económico de que el valor de los objetos que nos compra, y de los cuales los principales son aceites, aguardientes, granos y lanas, exceda en gran cuantía al de los que importamos de aquel país.

Entre estos últimos debe citarse, ante todo, el *pescado*, del que consumimos cantidades muy crecidas, y que lo eran todavía más en los años que siguieron inmediatamente á la reforma arancelaria de 1849, que levantó, entre otras muchas prohibiciones, la que pesaba sobre este artículo á su introduccion del extranjero. Modificáronse en sentido más liberal los derechos, por Reales órdenes de 28 de Junio de 1851, y de 27 de Mayo de 1852, que es la legislacion vigente en el dia; pero la verdad es que se halla aún bastante recargado. De muy antiguo es el pescado una de las partidas del arancel que ha producido mayor número de reclamaciones opuestas, de los fomentadores de salazones en Galicia y Andalucia. Merece la atencion privilegiada del Gobierno, por ser muchos los intereses á que afecta, así de fabricantes, como de la marinería y del comercio. Es preciso tener, tambien, muy en cuenta los ingresos del Tesoro por la renta de aduanas, y por la de la sal.

No se comprende fácilmente, en verdad, cómo hay en el dia ventajas en dedicarse al comercio legal de un artículo como este, si se observan las condiciones que la legislacion impone para practicarle. Cuando el pescado se conduce en buques españoles y trae sal, hay que satisfacer, además del derecho de arancel, el correspondiente, segun precio de estanco, á la cantidad de sal empleada en su conservacion, y que no se justifique haber sido comprada en los alfolfes nacionales; y cuando se importa en buques extranjeros el derecho exigible es el que corresponda á toda la sal con que se conduce, tambien al respecto de 50 reales quintal. En Portugal, por otra parte, esta industria se halla gravada con un derecho de 6 por 100, sobre el valor de todo el pescado que se coja en el Continente y sus Islas, cobrado en efectivo antes de procederse á su venta, y que produce 1.510.000 reales al año; y, además, con los impuestos propios para ser habilitado el buque de documentacion, así por la aduana como por la Capitanía de puerto.

Pero la prueba inconcusa de la gran utilidad que hay en traer

el pescado para España, es la cantidad considerable que el comercio legal nos importa de este artículo, que fluctúa entre 20.000 y 40.000 quintales, aún preceindiendo de la todavía mayor en que se interesa el ilícito ó de contrabando. Si este tiene lugar, en gran parte á la sombra de aquél, no es necesario buscar el remedio modificando la legislación, así aduanera, como sobre la renta de la sal; sino tratar de que los funcionarios públicos cumplan con su deber, en defensa de los ingresos del Tesoro y de los intereses de la pesca nacional.

Cuando, deseados de averiguar la parte histórica de este ramo de las transacciones mercantiles, acudimos á examinar los «*Mappas geraes do commercio de 1848*,» año inmediatamente anterior al en que se levantó en España la prohibición de introducir pescados extranjeros, vemos que durante él salieron de Portugal para España 104.370 quintales y 62 libras, con un valor de 3.296.500 reales vellón, que forzosamente tuvieron en su totalidad que constituir una parte cuantiosa del comercio ilícito entre ambos pueblos.

Además de los pescados, tienen importancia mercantil en el día, y la han tenido mayor antes, entre los efectos que traemos legalmente de Portugal, los *cueros al pelo*. Más de 5.500 quintales se introdujeron en 1857; y unos 3.300 en 1859. Circunstancia es esta que debe llamar la atención por muchos motivos. El comercio de que se trata es ya de segunda mano, en un artículo de mucho peso y volúmen, que al importarle por la frontera viene recargado en su precio con el costo del transporte terrestre, al través de aquella nación; artículo, por otra parte, en que el contrabando es difícil, porque lo denuncia el olor que despide. Se halla, además en este caso, gravado considerablemente por los derechos del arancel español, en dos conceptos: el primero, por venir de los depósitos, y no directamente de los países productores de América, en cuyo caso disfruta de bonificación; y el segundo, porque nuestra legislación considera siempre en la categoría de comercio practicado en pabellón extranjero, para la exacción del tipo de derechos más crecido, entre los señalados á las mercancías, segun sus procedencias, al que tiene lugar por la vía terrestre, que es por donde principal y casi exclusivamente vienen estos cueros á España.

La explicación de este hecho hay que atribuirle, preceindiendo de otras razones menos satisfactorias, á que los dueños de algunas

fábricas de curtidos de Galicia, que son los que emplean la primera materia de Portugal, tengan tal vez mayor facilidad para proveerse de ella por este medio, que adquiriéndola en los puertos nacionales, á donde llega directamente de las Repúblicas del Rio de la Plata, ó de los depósitos franceses, de los que se traen cantidades muy considerables de cueros.

Los demás artículos que constituyen el comercio de importacion legal son de cortísima entidad, y no merecen que se haga mencion especial de ellos; exceptuando solamente las *maderas* en forma de tablas, tablones y vigas, con destino á la construccion de edificios, y cuyo valor anual es de un millon y medio de reales, que en su mayor parte se introducen para la Provincia de Huelva.

Las mercancías que España exporta por las aduanas para Portugal son, en su casi totalidad, productos de la agricultura y ganadería; tales como granos y semillas alimenticias de todas clases, harina, aceite, vino comun, aguardiente, ganados y lanas: de de cuyo comercio, y de las circunstancias que en él concurren, se ha hablado detenidamente, al tratar de la influencia que la union aduanera pudiera ejercer en la agricultura nacional. Tambien merecen especial mencion el azúcar y los tegidos.

El *azúcar* constituye, además, un ramo importante del comercio fraudulento. Solo aparece de los «*Cuadros oficiales del comercio exterior*» una salida de España de 10.000 arrobas cada año, por término medio, que se elevó hasta 18.000 arrobas en 1857; pero es mucho mayor en realidad. Esto ha obligado al Gobierno portugués á redoblar la represion, aumentando considerablemente la fuerza destinada á impedir semejante tráfico por las fronteras del Norte y del Algarve. Sin embargo: habrá de tropezar con graves dificultades, por la crecida ganancia que hay en burlar las leyes fiscales de Portugal, que imponen á la entrada del azúcar comun, blanco ó amarillo sin refinar, el enorme derecho de 75 reales por quintal, que constituye allí muy cerca de la cuarta parte del producto general de las aduanas.

Los *tegid*os que resultan exportados segun los datos oficiales, son de levisima cuantía, escepto los de lana, procedentes en su mayoría de las fábricas de paños de Béjar, y de las de mantas y gergas de Peñaranda y Lumbrales (Provincia de Salamanca); y sin embargo, no suelen exceder de un millon de reales de valor, al

año. Mayor cantidad representaría este comercio y el de *tegidos de seda*, si se tomasen en cuenta las exportaciones verificadas sin conocimiento de las aduanas españolas, y que constituyen una parte del comercio fraudulento hecho en Portugal por la frontera: como también si se agregasen las partidas que llevan los viajeros en sus continuadas expediciones, de que no toman nota alguna los funcionarios públicos, para redactar los datos estadísticos; y cuyas, partidas, aún cuando sean de corta entidad, aisladamente consideradas, formarían reunidas una suma digna de apreciarse.

No debe tenerse gran confianza en la exactitud de las noticias oficiales, sobre el comercio legal de exportación. La acción fiscal no es en ella tan activa como cuando hay que asegurar el cobro de los derechos del arancel; y, además, los interesados tratan de evitar los retrasos y molestias consiguientes á buscar las aduanas, si se hallan situadas lejos de los pueblos dedicados á su tráfico. Por lo mismo; aún sin existir la circunstancia del interés en ocultar la verdad, para eximirse de satisfacer el impuesto, como sucede en la entrada de las mercancías, no se logra saber cual es, en realidad, la salida, como parece que debería ser. Esto acontece, con preferencia, en la exportación de cereales; y sin que baste á estorbarlo el esmerado celo que el resguardo pone en no permitir el tráfico de los objetos que carezcan de los documentos y requisitos que le autoricen, y que son indispensables para redactar las noticias estadísticas.

Por todas estas razones, aún cuando no hubiese otras, puede asegurarse, desde luego, que no se deduce, ni podrá deducirse nunca aproximadamente, de los datos oficiales, cual sea la entidad de las transacciones mercantiles entre España y Portugal. Ninguna persona medianamente enterada en estos asuntos abrigará semejante seguridad, por poco detenimiento que dedique á estudiar la índole de una situación económica que ofrece, como resultado, ser mucho mayor la cifra de las exportaciones que la de las importaciones desde aquel Reino.

El ánimo menos despreocupado, por las arraigadas convicciones de sistema que profese, habrá de convenir, á la vista de tales datos, en que el saldo anual de quince y medio millones de reales, entre las exportaciones y las importaciones, superior en un 250 por 100 á los valores medios del comercio legal de entrada en Es-

paña, no ha podido cubrirse sino por el contrabando; y que es todavía mayor por la parte que corresponde á las mercancías que salen de España y no figuran en los datos estadísticos oficiales.

Con la imposición de solo un 25 por 100 de derechos sobre los valores que constituyen esa diferencia, hubiera podido obtenerse indudablemente un mayor ingreso de cuatro millones de reales al año en la renta de aduanas, que el Tesoro español ha perdido y de que se ha utilizado el comercio ilícito; no habiéndose, además, impedido que en el mercado general compitan con los efectos nacionales, ó nacionalizados por el pago del impuesto, los de procedencia extranjera que lograron eludir la acción de la ley, por cuyo cumplimiento están obligados á velar los agentes administrativos.

Y esto prescindiendo de las demás ventajas de toda clase, y en especial morales, que se obtienen de la regularidad y *legalización* del tráfico, en una frontera de 143 leguas.

Existe en ella una fuerza de Carabineros de 2.717 individuos, de los cuales deben descontarse los destinados al servicio marítimo en las Provincias que, además, tienen costas, como Pontevedra y Huelva, y cuyo presupuesto total segun más adelante detallaremos, asciende á la respetable cantidad de 10.768.146 reales.

Pero ni el cuidado más esquisito, ni los esfuerzos personales mas laudables pueden evitar que en una línea tan dilatada y difícil de guarnecer, por los obstáculos naturales del país, se verifique un gran comercio fraudulento, y del que solo dá una vaga idea la comparación de los datos que resultan en los documentos oficiales. Esta situación á que es preciso resignarse, cuando se dejan subsistentes las leyes que la motivan, constituye una competencia censurable hecha á la industria, á la producción en general y al tráfico nacionales, porque el consumo la ha exigido, á despecho de las reglas administrativas, por efecto de las cuales el Erario público y el comercio legal han sido los que han perdido, y los contrabandistas los únicos gananciosos.

Una persona tan ilustrada y competente en estas materias, como lo es el Sr. D. Carlos José Caldeira, Director General del ramo de estadística en Portugal, hablando de los datos oficiales relativos á las cantidades de mercancías y valores que constituyen este comer-



cio internacional, (1) conviene con nuestra opinion, de que ninguna confianza pueden merecer tales documentos; y de que el movimiento mercantil es mucho mayor de lo que en ellos se expresa, pues una gran parte tiene lugar ahora por médio del contrabando, á pesar de las aduanas y del aparato fiscal de ambos pueblos, tan gravoso para el Erario cuanto ineficáz en sus resultados.

Las importaciones de cereales y de aceites, restringidas en Portugal por las leyes de 31 de Marzo de 1827 y de 14 de Setiembre de 1837, así como por los aranceles de aduanas, ¿fuéron mayores, cuando en 1854 se permitió verificarlas legalmente, de lo que habian sido cuando existia una prohibicion absoluta á la entrada? No.

Igual creencia abriga al distinguido escritor Sr. Da Costa (2) al probar, de un modo incontrovertible, el considerable contrabando de cereales, que se perpetró el año de 1852, á pesar de no ser de los de gran carestía en Portugal: poniendo por ejemplo lo ocurrido en el Distrito de Castello Branco, que solo produjo 70.680 fanegas de trigo; y sin embargo, del pueblo de Abrantes salieron 113.775 fanegas, que evidentemente habian llegado allí de España.

La exportacion de tegidos de algodón blancos y de colores, estampados, de fabricacion inglesa y portuguesa, es, en concepto del Sr. Caldeira, capáz de saldar y aún exceder las diferencias que presenta la estadística oficial. Este punto es de bastante entidad; y merece ser dilucidado algo detenidamente, como lo haremos en Capitulo especial, al tratar de la importancia del tráfico fraudulento entre ambas Naciones.

Fáltanos, todavía, examinar antes la índole del comercio que se hace exclusivamente por la frontera y por el rio Duero.

(1) «*Revista Peninsular*».—1855.—pág. 513.

(2) *Memoria citada*;—pág. 314.

CAPÍTULO X.

Exámen de la legislación y circunstancias del comercio terrestre entre España y Portugal.—Aduanas de la frontera.—Impugacion de la idea de que puedan suprimirse, aún sin existir liga entre las de ambos paises.

El rendimiento de las veintisiete aduanas españolas en la frontera de Portugal ofrece, en los últimos siete años, los siguientes resultados (1).

PROVINCIAS.	AÑOS.						
	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
Pontevedra...	10.226	18.222	18.495	12.672	15.825	17.941	22.648
Orense. . . .	51.520	21.210	27.794	34.529	26.624	40.798	24.965
Zamora. . . .	51.581	75.521	78.261	61.976	74.473	51.632	46.730
Salamanca. . .	68.102	49.117	78.247	86.198	139.147	254.199	133.661
Cáceres. . . .	272.300	66.766	56.526	37.599	61.801	50.476	74.921
Badajoz. . . .	85.211	117.262	114.543	113.550	179.572	152.217	139.692
Huelva.	15.633	17.656	15.996	21.010	63.909	79.755	58.382
TOTALES..	534.573	366.054	589.792	567.334	558.811	647.038	500.999

(1) Estos datos, que no han sido publicados hasta ahora, son oficiales.

Los gastos de administracion de la renta de aduanas, en la parte relativa al personal y al material de las fronterizas, prescindiendo de los del resguardo, ascienden, segun el presupuesto del corriente año de 1861, á las cantidades que se expresan á continuacion.

PROVINCIAS.	ADUANAS.	EMPLADOS.	GASTOS EN REALES VELLON.		
			De personal.	De material.	TOTAL.
Pontevedra. . .	2	2	9.000	400	9.400
Orense.	3	6	27.000	1.200	28.200
Zamora.	3	6	27.000	1.200	28.200
Salamanca.. . .	6	14	64.000	2.600	66.600
Cáceres.	4	6	53.000	2.000	55.000
Badajoz.	6	14	66.500	2.800	69.300
Huelva.	5	4	19.000	1.200	20.200
TOTALES. . . .	27	52	245.500	11.400	256.900

Como aumento de gastos, conviene tener en cuenta los que causa el resguardo; y, aún cuando deba separarse la parte dedicada en las Provincias de Pontevedra y Huelva á las costas, puede formarse idea de aquellos por el siguiente:

Estado demostrativo del costo del resguardo del Cuerpo de Carabineros en las Provincias de España fronterizas á Portugal.

CLASES.	Individuos.	Importe de sueldos.	IMPORTE DE GRATIFICACIONES.				TOTAL COSTO.
			Para caballo.	Para prendas mayores.	Para remonta y montura.	Para armamento.	
Primeros gefes.	2	48.000	5.650	"	"	"	51.650
Segundos id.	5	96.000	9.125	"	"	"	105.125
Terceros id.	3	50.400	5.475	"	"	"	55.875
Capitanes.	19	288.800	54.675	"	"	"	325.475
Tenientes.	39	551.000	71.175	"	"	"	422.175
Subtenientes.	45	551.000	82.125	"	"	"	433.125
Sargentos primeros	14	55.088	"	840	"	262	54.190
Id. segundos.	66	258.592	"	3.960	"	1.256	243.588
Cabos primeros.	66	227.104	"	3.960	"	1.256	232.500
Id. segundos.	152	452.432	"	7.920	"	2.472	442.824
Carabineros.	1.826	5.546.528	"	109.560	"	54.185	5.490.271
Sargentos primeros	5	25.400	9.125	560	912	94	55.891
Id. segundos.	20	86.640	36.500	1.440	5.650	574	128.604
Cabos primeros.	25	104.100	45.625	1.800	4.562	468	156.555
Id. segundos.	25	99.900	45.625	1.800	4.562	468	152.555
Carabineros.	425	1.550.400	775.625	30.600	77.562	7.956	2.442.145
TOTALES.	2.717	9.547.184	1.118.725	162.240	91.248	48.749	10.768.146

Entre las personas que se han dedicado en Portugal, generalmente sin profundizar y entrar en grandes detalles, cual conviene hacerlo, á discutir por medio bien de los periódicos, ó bien de otras publicaciones, sobre la conveniencia de establecer una liga de aduanas entre aquella Nacion y España, descuellan, por la importancia de sus conocimientos y por la respetabilidad de su dictámen, el ya citado Sr. Caldeira, (1) y el Sr. D. Julio Máximo d'Oliveira Pimentel, (2) ilustrado profesor de la escuela politécnica, é individuo del Ayuntamiento de Lisboa, que ha tratado detenidamente la cuestion.

Estos distinguidos economistas opinan por la supresion de las aduanas terrestres, como primer paso para la union aduanera peninsular: creen que son actualmente innecesarias; y que, además de no servir para nada en cuanto á las noticias estadísticas que suministran, imponen á los Gobiernos respectivos, para sostenerlas, gastos mayores de los productos que rinden. En su sentir la solucion más breve y mejor del asunto sería, tal vez, la union aduanera peninsular, que acabase pura y simplemente con las de la frontera.

La supresion, en concepto de dichos publicistas, no ejercería influencia alguna sensible en los diferentes ramos de la produccion agrícola é industrial de los dos paises: 1.º porque el contrabando representa y realiza, casi por completo, esa libertad de comercio que algunos parece temen tanto; y que existe de hecho entre Portugal y España, por la parte de sus fronteras, para la gran mayoría de las transacciones, y en los artículos más importantes, que por serlo así constituyen el comercio internacional: y 2.º porque las aduanas terrestres apenas sirven en el día para otra cosa que para promover la inmoralidad pública, con la infraccion de las leyes tolerada y constante; como tambien para sostener un gran número de empleados, cuyo oficio casi se limita á entorpecer las relaciones económicas entre España y Portugal, y á dificultar las transacciones más sencillas, con impuestos y exigencias impertinentes ó ridículas.

Si se trata solo de comparar el importe de los valores con el de los gastos que causan nuestras aduanas terrestres, aparece ser verdad que, aún prescindiendo del crecido costo del resguardo, no

(1) *Revista peninsular*.—Lisboa.—1855.

(2) *Revista contemporánea de Portugal é Brazil*.—Lisboa.—1860.

se llega á recaudar en cada una de ellas cantidades superiores al gasto que respectivamente ocasionan. En 1859 y 1860, á pesar de que los productos excedieron bastante á los de los años anteriores, resultó, segun datos oficiales que hemos visto, que de las veintisiete aduanas españolas situadas en la frontera, se hallaron en este caso las trece siguientes. Puente Barjas y Cadabós en la Provincia de Orense; Calabor y Fermoselle en la de Zamora; Aldeadavila y Saucelle en la de Salamanca; Valencia de Alcántara, Valverde del Fresno y Zarza la Mayor en la de Cáceres; Alconchel y Villanueva del Fresno en la de Badajoz; y Rosal de Cristina y Valencia de Mombuey en la de Huelva.

Estos asertos sobre la institucion de las aduanas, á las que no debe considerarse exclusivamente bajo el aspecto fiscal, para proporcionar rendimientos al Tesoro público, y mucho menos en paises como España, donde, por regla general, no se exigen derechos á la exportacion de las mercancías, merecen ser examinados con alguna detencion, por proceder de personas tan autorizadas y respetables. Facilita este trabajo la exposicion de los razonamientos que emite sobre el particular, en su Obra doctrinal sobre la renta de aduanas, uno de los últimos Directores generales de dicha renta entre nosotros (1).

La habilitacion de las aduanas es uno de los puntos cuya resolucion debe ser detenidamente considerada.

La experiencia ha dado á conocer el poco lisonjero resultado que la Hacienda pública ha obtenido con el establecimiento de numerosos puntos habilitados para comerciar, dirigidos por funcionarios subalternos mezquinamente dotados, y á una gran distancia de la accion vigilante de la autoridad superior de la Provincia.

Pero, si bien merece evitarse este escollo, hay que huir tambien de incurrir en otro no menos funesto; cual es el de no proporcionar al comercio de buena fé, solo por temor al mal manejo administrativo de algunos empleados públicos, cuantas facilidades sean compatibles con el sosten de los intereses del Erario. Todo Gobierno debe promover la salida de los productos de la agricultura é industria de su pais, y contribuir á que se verifique con las

(1) «*Lecciones de legislacion de aduanas de España*,» por D. José García Barzanallana, autor de esta *Memoria*.

menos trabas posibles; cuidando, á su vez, de que se introduzcan sin graves recargos, entre los cuales se cuenta el de tener que rodear largas distancias para ir á buscar las aduanas de despacho, las mercancías extranjeras que el consumo exija, y que no proporcionen al mercado la produccion natural é industrial indígenas.

Desechando principios y teorías generales, que exponen á graves errores, una administracion prudente necesita ser en esta parte tan liberal cuanto sea dable, teniendo en cuenta las circunstancias peculiares á cada Nacion; y procurando que las aduanas sigan el curso del comercio, con preferencia á que este se vea obligado á buscar el medio de someterse á la accion fiscal, en perjuicio de sus legítimos intereses.

España, por sus dilatadas fronteras, y con grandes medios para que los contrabandistas puedan eludir la vigilancia y el celo más exquisitos de los funcionarios á quienes está cometida la represion del comercio fraudulento, exige un número de aduanas habilitadas, á las que pueda dirigirse el de buena fé en sus transacciones, mucho mayor que el de las de otros pueblos, con distintas condiciones topográficas. No estando determinadas las fronteras que nos separan de Portugal, por solo las divisorias naturales, como cursos de rios ó cordilleras de montañas, se ofrecen graves dificultades al establecimiento de una fiscalizacion normal, eficaz y económica.

En Portugal es todavía mayor que en España el número de aduanas situadas en la frontera; y mayor tambien el de sus empleados administrativos: pero muy inferior el de los individuos del resguardo, que depende allí, como en Francia sucede tambien muy acertadamente, de los funcionarios de las aduanas (1). Esto hace que el total gasto, si bien superior á los rendimientos que se obtienen anualmente en sus aduanas terrestres, no se aproxime, ni con mucho, habidas en cuenta las circunstancias que concurren en el servicio administrativo y represivo del fraude, en la linea de Portugal, á lo que cuesta en España. Á ello contribuye, en gran manera, la índole de la legislacion arancelaria:

(1) En Francia hay 23.468 individuos del Cuerpo de aduaneros, de los que el más caracterizado es Capitan. «*Budget de 1860.*» pág.—328. En España son 12.401 los individuos del Cuerpo de Carabineros, con Oficiales, Gefes y hasta dos Brigadieres.

Nota del número de aduanas terrestres portuguesas, de sus funcionarios administrativos y del resguardo, de los gastos por personal y material, y de los rendimientos al Tesoro, en un año, y en reales vellón.

DISTRITOS ADUANEROS.	ADUANAS.	FUNCIONARIOS		GASTOS.		TOTAL GASTOS	RENDIMIENTOS MEDIOS. Segun quin- quenio.
		Administra- tivos.	Del resguardo.	De sueldos.	De material.		
Valença (Entre Duero y Miño) . .	4	12	46	105.660	5.984	109.644	254.802
Bragança (Tras-los-montes) . . .	5	18	60	160.420	12.740	173.160	267.792
Almeida (Tras-los-montes y Beira) .	4	14	59	204.530	28.141	232.471	77.989
Sabugal (Beira)	4	15	30	86.945	5.490	90.435	28.127
Castello Branco (Beira y Alentejo) .	4	9	51	124.540	4.540	128.680	28.605
Elbas (Alentejo)	4	14	26	90.600	5.957	96.557	70.277
Mértola (Alentejo y Algarve) . . .	5	15	26	96.720	5.645	100.565	46.966
TOTALES.	50	95	278	869.015	62.297	931.512	774.538

El Distrito de Valença ocupa la parte más septentrional de Portugal en la Provincia de Entre Duero y Miño; y llega desde la desembocadura de este rio en el mar á Melgazo, frente al límite de las Provincias españolas de Pontevedra y Orense: comprende las aduanas de Valença, Villa nova da Cerveira, Monção y Ponte da barca que, hallándose á seis leguas de la frontera, ha sido trasladada á Lizoso, por Real Decreto de 6 de Mayo de 1862.

Sigue el de Bragança, rayano á las Provincias de Orense y Zamora; y comprende las aduanas de Montalegre, Chaves, Bragança, Vinhaes y Miranda do Douro, sobre este rio y un poco al Norte de Fermoselle.

El Distrito de Almeida sigue al Sud, hasta el límite del Partido de Ciudad Rodrigo, en la Provincia de Salamanca con la de Cáceres, por la sierra de Gata: contiene las aduanas de Freixo de espada a cinta, Barca d'Alba, Villar torpin y Almeida.

El de Sabugal, que comprende las de Villamaior, Sabugal, Penamacor é Idanha a nova, sigue al frente de la Provincia de Cáceres hasta Alcántara.

El de Castello Branco contiene la aduana de este nombre; y llega á traspasar el límite Norte de la Provincia de Badajoz, con las aduanas de Montalvao, Castello de vide y Portalegre.

El de Elvas llega hasta frente de Olivenza; y sus aduanas son Arronches, Campomaior, Elvas y Villaviçosa.

Y, por último, el de Mértola, con las de Mourao, Moura, Serpa, Mértola y Alcoutin, frente á San Lúcar de Guadiana, concluye la línea de las aduanas terrestres en la frontera de Portugal.

Una de las razones principales que se alegan en favor de la supresion de las aduanas de la frontera, es que las de Portugal no están habilitadas para el adeudo directo de ninguna mercancía importante, de consumo general: pues se halla monopolizado por las de Lisboa y Oporto, en la parte continental, el despacho de los tegidos extranjeros de lana, algodón, seda y lino, los artefactos de estas telas para hombre ó muger, té, vinos y otras bebidas espirituosas ó fermentadas, vinagre, cereales, legumbres, aceite de oliva y de navos, y géneros de mercería y quincalla; los cuales constituyen la mayoría inmensa de las transacciones comerciales.

Esta consideracion no es, como fácilmente se comprende, un argumento admisible en contra de la institucion de las aduanas terrestres, cuando se establecen con los requisitos necesarios para que no embaracen infructuosamente al tráfico; ni lo es tampoco en contra de las cuotas más ó ménos excesivas: solo será una censura justa de las Instrucciones reglamentarias, que impongan restricciones de la índole mencionada.

En España, aún cuando se la califica, fuera y hasta dentro de nuestro país, de atrasada en materias económicas, pero por fortuna no siempre con justicia al observar lo que pasa en otras Naciones, no tenemos que criticar una legislacion de esta clase. De las veintisiete aduanas que, segun queda dicho, cuenta en la raya portuguesa, diez y ocho se hallan habilitadas para el comercio general de entrada y salida; excepto solo las mercancías de algodón, cuyo despacho está limitado á la de La Fregeneda. Aquel número es muy suficiente para satisfacer las necesidades del tráfico, en los objetos que se importan legalmente de Portugal; y lo sería mucho más, si se modificasen las tarifas y se extendiera el despacho de los algodones á las aduanas de Badajoz y de Alcántara, cuando menos.

Si, pues, la legislacion arancelaria por una parte, y la falta lamentable de caminos en el vecino Reino, de que aquella no puede prescindir, impide, por otra, al comercio legal abastecer los numerosos, aunque pequeños mercados del territorio fronterizo, esto supondrá una de dos cosas: ó que se mira con indiferencia el que los habitantes de dichos distritos se vean ó no privados de consumir los objetos naturales é industriales, y así de primera necesidad como de lujo que deseen adquirir; ó que se les condena, de hecho, á que tengan que proporcionárselos forzosamente por medio del contrabando.

Resulta, por lo tanto, que este puede disminuirse con facilidad, sin introducir modificaciones radicales no bastantemente motivadas, en la organizacion de una parte esencial del sistema económico establecido, como regla general, en todos los países, sobre el modo de practicar el comercio con sus límites fronterizos.

De semejante facilidad en hacer desaparecer gran parte de las trabas con que el comercio lucha ahora, nos dan una prueba la reciente disposicion que autoriza la entrada por la aduana de Bareca d'Alba de los aguardientes enviados desde La Fregeneda, y que

antes se hallaba prohibida, como sucede aún en cuanto á las otras aduanas terrestres; y asimismo la ley de 22 de Febrero del año actual, que autoriza el establecimiento de un depósito en la de Elvas, en el que las mercancías extranjeras puedan colocarse sin pagar más derechos que uno leve de almacenage, y destinarse luego bien al consumo de Portugal, ó bien á la exportacion por Lisboa, con las precauciones que son consiguientes en estos casos.

No menos destituidas de fundamento, bajo el aspecto arancelario, para justificar una liga de aduanas en absoluto, pueden considerarse las razones que se aducen sobre la imposibilidad de que la raya fronteriza sea vigilada por el número de guardas destinados á este servicio en Portugal; y sobre el mezquino sueldo que tienen asignado y con el que no les es dable sostenerse, y evitar, sin un gran sentimiento moral y fuerza heróica de voluntad, las constantes tentaciones de los defraudadores.

Como se vé, estos razonamientos, prescindiendo del fondo de la cuestion, no son verdaderamente serios; puesto que si existen las faltas que se deploran, pende solo de la voluntad del Gobierno hacer que desaparezcan. Si por la situacion del Tesoro portugués no puede aumentarse el servicio de vigilancia y de represion, ni mejorarse el sueldo de los funcionarios dedicados á él, la cuestion es de presupuesto y no de aranceles. Pero dígase así francamente; y no se aleguen fundamentos tan fútiles para impugnar lo que tiene otros puntos de ataque más atendibles, y no peculiares al estado económico y administrativo de nuestros vecinos.

Para vigilar una extension de 798 kilómetros solo se dedican en Portugal 278 hombres, entre Gefes y guardas; de modo que cada uno tiene que atender á 2,9 kilómetros: al paso que en España se cuentan 5,4 individuos por kilómetro. El sueldo señalado allí á los guardas de infantería es de 1.500 reales anuales; y á los de caballería de 3.000: mientras que, entre nosotros los primeros perciben 2.928 reales, y los segundos 5.475 reales inclusa la gratificacion para el caballo. Terminando en el año actual el contracto del tabaco, el Gobierno de Portugal, que entra á administrar el monopolio de este artículo, debe aprovechar la ocasion que se le presenta de poder disponer del numeroso personal empleado actualmente por los contratistas, y organizar un cuerpo fiscal disciplinado con severidad, bien retribuido por sus servicios y desligado de inte-

reses y relaciones sociales, que se dedique con actividad y con celo á la persecucion del contrabando.

Como la situacion del Tesoro portugués no ha permitido hacer los gastos de entidad que hubiera causado una reforma en el servicio de represion y de vigilancia á favor de los ingresos públicos, no es de extrañar que personas de talento y entendidas en estos asuntos, al considerar el fatal estado del comercio terrestre, hayan llegado á opinar por la supresion total de las aduanas de la frontera. Fúndanse para ello en que la diferencia entre los mayores gastos que causa la fiscalizacion sobre los productos de las aduanas portuguesas puede considerarse como un premio concedido para sostener y aún fomentar el contrabando, cuyos perpetradores podrían reducir á la nulidad los actuales rendimientos: obteniéndose con ello hasta ventajas; pues el Gobierno, convencido de la necesidad de sostener una represion rigurosa, se decidiría á suprimir tales establecimientos como inútiles, y á arruinar así el tráfico ilícito, que no tendría entonces en qué apoyarse.

Un argumento, no solo económico, sino tambien político, es la consideracion de cuanto contraría la justicia y la equidad el que haya Gobiernos que castiguen á los que intenten defraudar los intereses del Tesoro con la introduccion clandestina de mercancías sujetas al impuesto; y que, sin embargo, no rechacen, antes bien autoricen, la cobranza de los recursos que les proporciona la salida de su territorio de objetos que saben van á entrar ilegalmente en un pais vecino y amigo.

Este razonamiento, suponiéndole admisible, no podrá aplicarse á España, aunque sí á Portugal, cuyo arancel señala á la salida de todas las mercancías un derecho de medio por ciento. En el año de 1858 á 1859, cuando el impuesto era de uno por mil, ó sea la quinta parte de aquel, produjo 1.057.945 reales, además de 1.766.245 reales que satisfizo el vino exportado. En España la salida de todas las mercancías, es libre; con la sola excepcion de seis artículos, que dieron un rendimiento, por este concepto, de 620.000 reales en 1859.

Dedúcese, pues, de todo lo expuesto que, ni aún cuando el objeto principal á que tiendan los aranceles de un pais sea allegar recursos para el Tesoro, deja de haber inconvenientes en suprimir las aduanas terrestres que, en vez de productos, originen gravá-

menes á las árcas públicas. Podría llegar el caso de causarle perjuicios mayores la libre entrada de los efectos que estuviesen tarifados con derechos más módicos en la Nación inmediata. Ejemplo de esto: los tegidos de algodón en España; y el azúcar en Portugal.

Pero, cuando no hayan de tenerse en cuenta solo los intereses fiscales, que son muy respetables, pero no los únicos atendibles: cuando al interés del fisco se oponga un espíritu prudentemente protector de los ramos de industria que merezcan ser alentados con medidas eficaces por tiempo limitado, y no ridículamente opresoras del tráfico y gravosas á los consumidores: cuando la legislación no favorezca, por lo mismo, el exclusivo aumento de los productos de las aduanas: cuando, en una palabra, el Gobierno que comprenda sus deberes quiera hacer justicia á los derechos de todos, conciliándolos en lo que tengan de conciliables, no es posible aceptar un sistema que, por muy beneficioso que parezca á una Nación, será perjudicial á otra, en distintas condiciones fabriles y con aranceles tambien diferentes.

CAPÍTULO XI (1).

Del comercio entre España y Portugal por el río Duero. — Necesidad de modificar el Reglamento actual.

El deseo de favorecer las condiciones de una parte de las Provincias de Castilla y Leon, y principalmente de la de Salamanca, cuya agricultura no prosperaba por la falta de caminos que las pusieran en comunicacion con las demás de Reino y con el extranjero, estimuló á provechar la ocasion de mejorarlas, utilizando el río Duero, navegable desde el puerto de Vega de Terron, en la confluencia del Agreda, limite entre España y Portugal, y á la distancia de dos leguas de la villa de La Fregeneda. La celebracion de un Tratado de comercio, que arreglára los medios de dar salida á los frutos del pais, y la facultad de importar los necesarios para su consumo y el de las Provincias limitrofes, facilitando los cambios, fué el resultado de este pensamiento.

Ajustóse entre los Gobiernos de España y Portugal, en 31 de Agosto de 1855, favoreciendo con él á ambas Naciones. Todas las clases creyeron haber asegurado su felicidad. El labrador no temió que la abundancia de cereales fuese, á veces, una calamidad que imposibilitase la venta; y que, ocasionando gran baja en los pre-

(1) El autor de esta *Memoria* cree un deber de justicia manifestar aquí que los entendidos y aplicados funcionarios D Juan de Cadavieco y D. Mariano Arce, Administrador y Oficial respectivamente de la aduana de La Fregeneda le han facilitado, con la mayor benevolencia, una gran parte de las noticias é ideas que se expresan en esta Capítulo.

cios, fuera causa de no ver recompensados el capital y el trabajo invertidos. El especulador en productos agrícolas, la clase comercial y las personas dedicadas al transporte se figuraron llegado, también, el caso de ensanchar provechosamente sus transacciones.

Componíase el Tratado de trece artículos, de los que solo estractaremos los principales.

El 1.º declaraba libre para los súbditos de ambas Naciones, con perfecta igualdad, la navegacion del rio Duero, en la parte apta para ello, ó que lo fuere en adelante.

Por el 2.º se obligaban las Potencias á conservar expedita la navegacion en su territorio respectivo, y á hacer las obras necesarias para mejorarla.

El 3.º prevenia que una Tarifa y Reglamento, cuyas disposiciones fuesen uniformes para los súbditos de ambas Coronas, segun lo establecido entre Naciones que gozan en comun de las aguas de un rio, determinaría los derechos de navegacion y el sistema de su policia.

El 7.º prohibia conceder privilegios para el transporte de efectos y personas.

Por el 8.º se obligaba el Gobierno portugués á formar un depósito en Oporto para los efectos procedentes de España por el Duero en buques españoles ó portugueses, destinados al comercio extranjero, ó al titoral de la Península: declarándose que los efectos citados solo pagasen los derechos módicos de los puertos francos de Lisboa y Oporto; y que, si llegaran á introducirse en Portugal, adeudasen los derechos del arancel exigibles á la Nacion más favorecida, relevándoseles del de depósito.

Bien pronto se desvanecieron las esperanzas alhagüenas concebidas.

El Reglamento de policia y la Tarifa de derechos para la ejecucion del Convenio, formados en 23 de Mayo de 1840, y que se aprobaron en 23 de Febrero del año inmediato, no modificaron lo antes acordado para las mercancías que saliesen de España por la Vega de Terron, con destino al depósito de Oporto ó al consumo; pero convirtieron en imposible, de hecho, el comercio de entrada.

Dispúsose en el artículo 7.º que los efectos que, importados por la barra de Oporto, saliesen de su depósito para España por el Duero, podrían ser conducidos, *previo el pago* de los derechos de en-

trada y de consumo establecidos, ó que se estableciesen en Portugal: en cuyo caso no satisfarian los de depósito.

Obligar á los géneros que entran por Oporto para España á satisfacer allí los derechos, es prohibir terminantemente este comercio; y obligarle á que busque vías más largas en que no haya que sujetarse á esta doble imposición portuguesa y española. Así lo demuestra la diminuta recaudación obtenida en La Fregeneda; y que, no habiendo pasado de 46.000 reales en 1853, año en que fué mayor que en ningún otro, basta apenas para sufragar los gastos que ocasiona la aduana. Conviene, sin embargo, sostenerla, para la comodidad del comercio de salida; y sobre todo, hallándose fronteriza, y á la vista de la de Barca d'Alba.

Grave daño causó al tráfico de exportación el referido artículo 7.º

Viniendo de vacío los barcos para cargar cereales y otros frutos, tienen que ser superiores naturalmente los fletes, como acontece en todo viaje que carece de retornos. Este perjuicio alcanza á Cataluña, que recibe granos y harinas de Castilla; y á las posesiones españolas de Ultramar. Si los buques pudiesen portear sus géneros en cambio, obtendrían ventajas en el transporte; y á su vez, Castilla saldría beneficiada, por adquirir más baratos los objetos necesarios para su consumo, por la economía de la conducción y por ser menor la distancia que recorrerían.

El Estado, á su vez, realizaría ganancias de consideración introduciendo por el Duero *sal marina* que es indudablemente la más barata, ya se fabricase en las salinas del Gobierno ó ya en las de los particulares, para abastecer las Provincias extremeñas y las occidentales de Castilla y de Leon. Como estas son de las más lejanas de las salinas del Estado, las conducciones por tierra salen ahora muy caras; disminuyéndose así, de un modo notable, el producto líquido de la renta. La ventaja sería doblemente apreciable, tratándose de unas Provincias que, ya por el número de cabezas de ganado lanar que en ellas se apacienta, ya por otras causas, son de las que, proporcionalmente á su población, consumen más sal (1).

Para la Provincia de Salamanca, y parte de las de Zamora,

(1) *Anuario estadístico de 1853*.—pág. 511.

Leon, Valladolid, Avila y Cáceres, el puerto de La Fregeneda es el punto más cercano al mar, para dar salida á sus abundantes frutos, y para recibir los coloniales y demás que consuman. Desde La Fregeneda, único puerto de Castilla al Oeste, hasta Oporto hay 30 leguas: y á Salamanca, que podría ser un gran depósito comercial, solo hay 18; y poca más distancia á Zamora, ó sea 48 en total: mientras que desde Salamanca á Santander se cuentan 64 leguas; y á Bilbao 71. Como el transporte por las vías fluviales es más barato que por las terrestres de cualquiera clase, resulta que, aún existiendo ahora los motivos indicados en contra de la exportacion, los arrastres de una fanega desde Salamanca á Oporto solo cuestan de 13 á 14 reales, incluyendo fletes, seguros, derechos de tránsito y todos los gastos hasta ponerla en depósito. En igualdad de circunstancias con otras vías, en las que se utilizan ahora los retornos, no excedería de 9 á 10 reales el porte de la fanega desde Salamanca al depósito portugués.

Así es que, á pesar de existir un rio navegable, un puerto cómodo, almacenes en él y en La Fregeneda, capaces para depositar más de ciento ochenta mil fanegas de granos (1), cantidad que no ha salido en el año de mayor movimiento mercantil, solo se dedican cinco ó seis personas á este comercio. El de cereales tendrá que sostener allí una competencia desigual, desde que, habilitadas de ferro-carriles las Provincias de Zamora, Leon, Palencia y Valladolid, tan abundantes en granos como la de Salamanca, dejen aislada á esta. Un camino de aquella clase hasta el Duero promovería su inmediata canalizacion, que no debe ser muy difícil, si son exactos los datos en que se apoyan los que han calculado en nueve millones de reales las obras necesarias para que pudieran subir los vapores remolcadores.

El comercio actual, sin cambios de mercancías, sin caminos vecinales, ni carreteras, que pongan en comunicacion los puntos productores y los de depósito con el de embarque, y sin un Tratado favorable, ha traído resultados no desatendibles.

En el primer semestre del año actual han salido por agua, desde La Fregeneda, ó más bien su puerto, 102.000 arrobas de

(1) «*Memoria sobre la navegacion del Duero,*» por el Intendente Sr. Alonso y Castillo.—pág. 11.

harina, 42.000 fanegas de trigo, 28.000 arrobas de aguardiente, y 3.400 arrobas de lana, además de lo que vá por tierra; con la circunstancia de que la mayor parte de las exportaciones, por ambos conceptos, constituye contrabando para Portugal.

Esto hace calcular cuan importantes serían las transacciones comerciales, si hubiera buenos caminos que partiesen de Salamanca, Ciudad Rodrigo, la industriosa villa de Bejar, Zamora y otros puntos de graneros abundantes, hasta el rio. Mucho mayor sería aún el comercio, si se modificase el Tratado; de modo que permitiera la salida de todos los frutos, incluso los vinos y vinagre, cuya exportacion se halla prohibida por el artículo 6.º del Reglamento actual, como asimismo la entrada en Oporto, libre de derechos, de los efectos que necesitan aquellas Provincias españolas.

El Tesoro deja ahora de recaudar lo que obtendría por el aumento de los consumos legales en Castilla.

La clase agrícola sale tambien perjudicada; pues como es, á veces, considerable el sobrante de granos, si bajan los precios es preciso darles salida con un gran demérito, que por su buena calidad no debieran tener.

Los portugueses creyeron haber logrado un gran triunfo con el artículo 7.º del Reglamento de navegacion; pero bien pronto se convencieron de lo contrario. La Junta de comercio de Oporto solicitó inmediatamente su abolicion; y que los géneros que tocasen allí, para ser importados en España, adeudáran solo los derechos de depósito. Hasta ahora ha sido inflexiblemente negada aquella petición, en los muchos años transcurridos.

Es difícil explicar el fundamento de que, mientras las mercancías que entran en Oporto para puerto franco, puedan reexportarse por mar, sin otro gravámen que el derecho de depósito, no suceda otro tanto con las que salen para España. Si se conceptua que hay facilidades para cometer fraudes, parécenos que los signos puestos á los bultos, el reconocimiento en la aduana de Barca d'Alba inmediata al puerto español, y el venir acompañados los barcos por el resguardo, son garantías bastantes para evitar todo recelo. El resultado ha sido bien fatal al Tesoro portugués, si hubo el intento erróneo de acrecer los rendimientos de la aduana de Oporto, que ha visto por lo contrario rebajarse los ingresos del derecho de depósito, carga, descarga y anclaje.

Si se hubiera seguido en España igual estrecha y suspicáz conducta, no se permitiría el tráfico hasta Sevilla por el rio Guadalquivir, cuyas márgenes, por lo despobladas, se prestan más que las del Duero portugués al tráfico ilícito. Pero, por fortuna, procediendo con mayor ilustracion nuestros Gobiernos, han sabido remediar aquel inconveniente, adoptando las disposiciones administrativas oportunas, que han dejado á salvo los derechos del comercio de aquella parte de España.

Ahora que el Gobierno portugués se muestra dispuesto, segun dejamos manifestado en otro Capitulo, á hacer concesiones en sentido de las franquicias comerciales, y atendiendo tambien al contesto de los articulos 50 y 51 del Reglamento, sobre el modo de reformarle, y del 12 del Convenio, que establece pueda ser modificado, á peticion de una de las partes, transcurridos veinticinco años, se está en el caso de gestionar para conseguir lo que tanto importa á los intereses de España, sin esperar á que pueda realizarse algun dia la liga aduanera.

Las bases de la reforma podrían ser:

1.^a Que fuera libre para los españoles y portugueses, sin ninguna limitacion ni requisito especial, la navegacion del rio Duero, en la parte apta para ello ahora, ó que lo sea en adelante.

2.^a Que toda mercancía procedente de la aduana de La Frege-neda por el rio, pueda ser depositada en Oporto, ó trasbordarse, para continuar por mar su viaje.

3.^a Que las procedentes de las costas de la Península, Islas Baleares y Canarias, posesiones españolas de Ultramar y puntos extranjeros, puedan entrar en depósito para puerto franco y ser conducidas libremente á España, por el rio; depositándose, en todo caso, y para completa seguridad de los intereses del Tesoro portugués, en la aduana de Oporto, la cuota á que asciendan los derechos, que serán restituidos en el acto de presentar certificacion de entrada en la aduana de La Fregeneda, autorizada por el Cónsul portugués.

4.^a Que en el depósito de Oporto solo se satisfaga el derecho de puerto franco; y que si las mercancías llegáran á ser despachadas para el consumo, se rebaje aquel de la cuota del derecho del arancel de importacion.

5.^a Que la navegacion por el rio quede reservada á los españo-

les y portugueses; que los buques sean considerados en cada país respectivamente como los nacionales; y que las mercancías adeuden en el concepto de comercio marítimo, hecho en pabellón del país.

6.^a Que se establezcan, de común acuerdo, en un Reglamento especial, los derechos de carga, descarga y anclaje para los buques.

Y 7.^a Que las barcazas, que no han de bajar de seis toneladas, sean tripuladas sin sujetarse á lo que establezcan las leyes marítimas; y si atendiendo solo á la especialidad de la navegación y á los conocimientos prácticos de los patrones. Sino se dispusiese así, y sobre todo que los buques se conceptuen siempre como nacionales, el comercio tendría, de hecho, que pagar la cuota de la bandera extranjera. Los pueblos de la rivera española son agrícolas, sin apego á la navegación; y hoy mismo existe solo una barca española, construida en 1857, después de no pequeñas dificultades.

Con estas medidas, consignadas en un nuevo Tratado de navegación y de comercio, que celebrasen los Gobiernos de España y Portugal, conseguirían grandes beneficios las Provincias de Salamanca, Zamora, Leon, Valladolid, Avila y Cáceres; algunas del Mediterráneo cambiarían sus producciones y manufacturas por los frutos de Castilla; y hasta las posesiones españolas de Ultramar aumentarían los envíos de azúcares y otros géneros, abaratando el consumo en Castilla, y como retornos de las harinas que se exportasen por el río, elaboradas en las excelentes fábricas hidráulicas que hay ahora y cuyo número se aumentaría (1).

Portugal, á su vez, obtendría no pocas ventajas con este Convenio: utilizaría el nuevo mercado que adquiriese para lo futuro, con el mayor ensanche de las relaciones comerciales; aumentaría sus ingresos con el producto del derecho de depósito; y aprovecharía el impuesto de anclaje de las embarcaciones, los gastos de carga y descarga, y la conducción de las mercancías por el río hasta España.

(1) Hay una en Tejares; una en Zorita; una en Arauzo; y dos en Ciudad Rodrigo. Las aceñas que hay en la Provincia sirven para atender al consumo de la misma.

CAPÍTULO XII.

Exámen del comercio fraudulento terrestre de importacion en España desde Portugal.—Tegidos de algodón.—Canela.—Hierros.

Es muy general la creencia, así en España como en Portugal, de que este pais nos envia cantidades considerables de *tegidos de algodón*, por medio del contrabando; y aún hoy mismo, personas distinguidas de aquel Reino, á quienes hemos consultado, y cuyas opiniones son muy respetables, calculan el valor anual de dicho comercio en cincuenta millones de reales.

Esto es una exageracion, segun vamos á probar.

Véase, ante todo, el siguiente:

ESTADO DEMOSTRATIVO de las manufacturas de algodón introducidas por las aduanas de Lisboa y Oporto, en los años que se expresan; sus valores y los derechos satisfechos.

Lisboa.			
AÑOS ECONÓMICOS.	NÚMERO DE LIBRAS.	VALORES: Rs. vn.	DERECHOS: Rs. vn.
1856—1857	4.540.000	38.555.000	19.431.000
1857—1858	5.559.000	44.712.500	12.520.980
1859—1860	4.790.400	44.665.000	9.645.200
1860—1861	2.608.500	52.978.400	11.434.400
Oporto.			
1858—1859	3.644.000	31.502.500	7.680.500
1859—1860	3.096.500	28.737.500	6.807.500

Los anteriores datos están extractados de los documentos oficiales (1) publicados por las aduanas de Lisboa y Oporto, que son las que despachan los algodones extranjeros manufacturados, y cuya inmensa mayoría procede de Inglaterra.

De ellos aparece que el valor de la introduccion anual de dichas mercancías puede fijarse en unos 70 millones de reales. Igual resultado muy aproximadamente, se obtiene al consultar los documentos oficiales ingleses sobre el comercio exterior (2), segun se observa en el siguiente

ESTADO que manifiesta el valor de los hilados y tegidos de algodón, de manufactura inglesa, exportados de Inglaterra para Portugal y sus Islas adyacentes, en los años que se expresan:

AÑOS.	VALORES: RS. VN.
1855	77.790.600
1856	67.540.400
1857	65.225.600
1858	75.977.600
1859	61.128.400

La diferencia que resulta, además de poder atribuirse á la distinta valoracion dada en Inglaterra y Portugal, puede dimanar de que Francia envia cada año sobre 4 millones de reales de tegidos de algodón para Portugal, principalmente de muselinas; y tambien de que recibe algunas telas de otras Naciones, pero cuyo corto valor hace que no deba fijarse en ellas la atencion.

No puede, ante todo, desconocerse que las mercancías que por el intermedio de otro pais vienen á España, se hallan recargadas, además del costo de fábrica, con el importe de los derechos deven-gados en las aduanas extranjerías, los gastos del transporte, las ganancias de los comisionados en dichos puntos, los riesgos y el premio del contrabando: todo lo cual reunido contribuye á que semejante clase de comercio no sea lucrativo, sino en casos muy

(1) «*Mappas estadísticos é do rendimento das alfandegas.*» Son datos más recientes que los del «*Cuadro general del comercio*» que se refieren solo á 1856.

(1) «*Statemens of the trade and navigation of the United Kingdon with forein countries.*»—1860.—pág. 302.

especiales; y por lo mismo, de poca consideracion las transacciones á que dé lugar.

Por otra parte, los módicos derechos que las manufacturas de algodón satisfacen en Portugal, que representan de 25 á 28 por 100 de su valor, no incitan á hacer allí el contrabando; y, si se considera que los valores de las exportaciones en los puntos extranjeros convienen con los de las importaciones en Portugal, aparecerá indudable que estas no exceden de 70 millones de reales, por término médio anual; y de 16 á 18 millones de reales los derechos que satisfacen.

No puede atribuirse á aquella Nacion un consumo en tegidos de dicha clase menor de las tres cuartas partes, ó sea 52.5000.000 reales, que corresponden á 15 reales por individuo; y, reunidos á los 6 reales que le tocarían en los 24 millones calculables, cuando más, por los géneros fabricados en el país con las 2.400.000 libras de algodón en rama importadas, resultarían 19 reales por habitante.

Como prueba de que no debe calcularse en más de 17.500.000 reales el valor de las telas de algodón que España recibe de Portugal, diremos que en sus documentos oficiales figura este comercio por 12.500.000 reales: y aún teniendo en cuenta todas las circunstancias que hacen, muchas veces, poco atendibles semejantes noticias estadísticas, como la duracion de los viajes, los accidentes de mar, el aumento de precio por flete, la diversidad de base en que se apoyan las valoraciones oficiales, y otras circunstancias, no podrán todas ellas reunidas ser bastantes para constituir una diferencia superior á los 5 millones de reales, entre la cifra oficial portuguesa, y la del cálculo nuestro que es, tal vez, muy elevado.

Para apreciar el consumo de telas de algodón en España, puede hacerse el siguiente cálculo; suponiendo una introduccion de 50 millones de libras de algodón en rama, y de 150.000 libras de algodón hilado, en un año: pero rebajando el 14 por 100 en las primeras, por la parte que se consume en medias, flecos, galones, cintas, fajas, cordones, madejas y ovillos para medias de telar y á mano, y para coser y bordar, como tambien cualquiera otra clase de pequeñas manufacturas; y el 10 por 100 de mermas, de las 43 millones de libras resultantes.

	Reales Vellon.
Por 38.700.000 libras de telas de algodón fabricadas en España, al respecto de 10 reales; teniendo en cuenta las clases que principalmente se elaboran.	387.000.000
Por las 150.000 libras de algodón hilado, reducido á tegidos	2.000.000
Por el contrabando calculado, de Portugal. . .	17.500.000
Por las cuatro quintas partes del valor de las telas importadas en Gibraltar, en un año médio, y desde cuya plaza se remiten de contrabando: corresponden, siendo el total de aquellas 35.000.000 (1854—1859). . .	28.000.000
Por la parte que Inglaterra nos envía, segun sus datos de exportacion (1854—1859). . .	12.000.000
Por la de Francia, en igual concepto (1858)..	22.500.000
	<hr/>
Se rebajan por la exportacion.	469.000.000
	<hr/>
Total	2.300.000
	<hr/>
Total	466.700.000
	<hr/>

que corresponden á 30 reales, 19 céntimos por habitante español.

Yá queda dicho que en el año de 1860 se importaron muy cerca de 52 millones de libras de algodón en rama, y más de 191.000 libras de algodón hilado: de modo que el cálculo precedente, puede, si acaso, tacharse de demasiado diminuto, en cuanto al total consumo de tegidos de algodón en España. Y, aún cuando alguna de sus partidas pueda ser impugnada, el resultado final siempre será el mismo: esto es; una considerable diferencia, á favor del aumento del consumo de un español sobre el que hace un portugués. El de este será tanto menor al cálculo de 19 reales que se deja sentado, cuanta mayor quiera suponerse que es la cantidad total de contrabando que Portugal remite á España. Esto no admite impugnacion; así como tampoco puede desconocerse que las condiciones particulares de los habitantes de uno y otro Reino se oponen á que exista mayor disparidad en los consumos que la yá notable señalada.

Aún cuando hubieramos deseado hacer el cálculo por el número

de varas ó de libras consumidas, nos ha sido preciso renunciar á ello; pues no hay uniformidad en el tipo adoptado en la documentación de todos los países, empleándose en cada uno de ellos el vareaje, el peso ó el avalúo, para las mismas clases de telas.

Muy lejos nos llevaría el exámen detenido de cada uno de los artículos en que puede consistir el tráfico ilícito en el territorio á que nos referimos. El trabajo, además, sería infructuoso, hasta cierto punto; pues careciéndose, como se carece, de datos concretos, habría que atenerse á conjeturas y cálculos más ó menos fundados, y que inducen fácilmente á error.

De algunos, sin embargo, hablaremos.

¿Qué otra cosa, sino la existencia del comercio clandestino significa, entre las demás circunstancias que lo comprueban, la de que habiéndose disminuido constantemente en España, desde 1854, la entrada legal de la *canela*, ha subido de 4.000 á 90.000 libras, durante el sexenio de 1854 á 1859, la importacion de este fruto en Oporto? Satisfaciendo por derecho de aduanas solo 4 real por libra en Portugal, que el arancel nuevo métrico ha fijado en 4 real y 14 céntimos de real, hay grande aliciente para traer desde allí la canela á España, donde adeuda 8 reales por libra. Esto es causa de que se venda frecuentemente á precios más módicos en los pueblos de nuestras Provincias cercanos á la frontera, que en los puertos de mar; habiendo creido necesario hacerlo así presente al Gobierno supremo la Junta de comercio de Bilbao, una de las principales plazas mercantiles (1).

El chocolate es artículo de insignificante consumo en Portugal, como lo demuestra el que no importe más de 1.600 quintales de cacao, en un año, hace mucho tiempo; al paso que en España

(1) Una comprobacion de la verdad de lo que aquí manifestamos, y señal asimismo de que el mal que se lamenta ha continuado con posterioridad, es que, á los catorce meses de escrita esta *Memoria*, se ha insertado en la *Gaceta de Madrid*, correspondiente al 20 de Octubre de 1862, una Real orden de 7 del mismo, rebajando á 2 reales y 50 céntimos el derecho que habrá de adeudar en lo sucesivo la libra de canela de Ceylan, en bandera española, con el recargo de 50 céntimos en pabellon extranjero; y manifestándose, entre los fundamentos que se han tenido en cuenta para adoptar esta medida, el de que la causa de la defraudacion que se hace, introduciendo furtivamente del extranjero la canela «no es otra que el aliciente que entraña el considerable lucro que proporciona esta mercancía, por el excesivo derecho que satisface.»

está tan generalizado, que llegan á introducirse 140.000 quintales, á pesar de que el derecho que satisface nada tiene de módico, y de que procede de países, como las Repúblicas del Ecuador y de Venezuela, donde no hay facilidad para los cambios. Los productos españoles hallan en aquellos puntos muy poco favorable acogida; por consecuencia de su legislación comercial, que no nos permite exportar para dichos países mercancía alguna en cantidades apreciables, como no sea el vino por valor de 2.000.000 de reales.

No pueden, por lo tanto, explicarse, sino atribuyéndolas al contrabando que se hace luego con España, esas progresivas introducciones de canela en un país que no la necesita; al paso que se explica muy bien que consuma 400.000 libras de té, por ser su bebida nacional. En España, no imitándole en esta parte, el consumo legal no excede de 80.000, á pesar de ser cuádruple su población; y de que la libra de té, procedente de los depósitos de Europa, satisfacía los mismos 4 reales y 50 céntimos señalados en el arancel portugués, y que el métrico decimal moderno ha fijado en 5 reales y 27 céntimos.

Recientemente se han quejado los dueños de las ferrerías de la Provincia de Oviedo, demostrando los perjuicios que la industria de *clavazon* sufre por la concurrencia que á la de Asturias hace la de Portugal. ¿En qué consiste que esta se venda con una rebaja de 20 reales por quintal; cuando, añadiendo á su costo de 164 reales, el importe del término medio de los derechos de las partidas 573 y 574 del arancel español en pabellon extranjero, como comercio terrestre, que son 75 reales y 50 céntimos, resultarían 245 reales y 50 céntimos, cantidad superior á la de 218 reales, que es el costo de la clavazon en las fábricas españolas del Norte? En que la extranjera viene ilícitamente.

¿Quién podrá desconocer que es inmoral, y dañosa por todos conceptos, la existencia del contrabando? ¿Quien no querrá que este desaparezca del país por cuya prosperidad se interese?

Pero no hay que hacerse grandes ilusiones en esta parte. Mientras no exista una libertad absoluta de comercio, sin aduanas y sin fiscalizaciones de ninguna clase, idea con cuya realización no debemos alhagarnos por ahora: mientras haya aliciente para contrabandear, existirán personas que se dediquen á semejante industria.

Además: el pueblo, en general, no mira con antipatía, antes bien con benevolencia, á los que egercen esta profesion: y el vicio, la costumbre y la esperanza de pingües ganancias en todas partes, como tambien la pobreza en alguna, contribuye á que los contrabandistas arrosten graves compromisos, y aún desprecien la vida, poniendo en ello su vanagloria.

La opinion pública, malamente influida, no se aviene tampoco, con facilidad, á considerar criminales, como lo hace la legislacion económica, á los que esta misma, modificada, puede en algun dia inmediato despojar de semejante carácter, mientras no cometan algunos de los delitos penados por las leyes comunes.

CAPÍTULO XIII.

Materias y cuantía del comercio fraudulento terrestre de importacion en España desde Portugal, segun las aprehensiones verificadas.—Exámen del comercio fraudulento de exportacion á Portugal.—Cereales.—Aguardiente.—Azúcar.—Opinion del autor sobre los resultados de la liga aduanera ibérica, en cuanto á los intereses del comercio en general.

La Asesoría general de Hacienda acaba de imprimir una *Memoria*, que en 3 de Febrero del año corriente dirigió á aquel Ministerio, dando cuenta de los resultados de la administracion de justicia en los tribunales de aquella jurisdiccion. Entre los curiosísimos datos que comprende este luminoso y bien redactado trabajo, el único de su clase que hasta ahora ha visto la luz pública en España, y en el que solo es de lamentar que se refiera á una época algo atrasada yá, cual es el año de 1858, pero cuyo atraso se espera corregir en lo sucesivo, existen los relativos al número y á las clases de los efectos aprehendidos, por haberse realizado los delitos de contrabando y de defraudacion; clasificando unos y otros: como tambien los que expresan la cuantía de los valores de estos mismos efectos.

No desconocemos que las mercancías que los resguardos y demás fuerzas represoras del comercio ilícito logran coger, son una parte mínima de las que le constituyen; pero, aún habida en cuenta esta circunstancia, siempre aparecerá, comparando las aprehen-

siones hechas en una localidad dada, con las que tienen lugar en todo el Reino, la parte proporcional que aquella toma en el tráfico clandestino general del país.

No haremos mérito de la parte relativa á algunos de estos delitos especiales, en artículos de cortísima importancia, y que no conducen directamente á nuestro propósito de examinar los más principales.

El contrabando descubierto en las Provincias fronterizas á Portugal; consistente en tegidos prohibidos, como los de algodón, y los de mezcla en que aquella materia domina, y los artículos estancados: y la defraudacion, por no haber satisfecho los derechos de entrada las telas de permitido comercio, los géneros coloniales, caldos y ganados, aparecen de los siguientes datos.

Provincia	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100	2101	2102	2103	2104	2105	2106	2107	2108	2109	2110	2111	2112	2113	2114	2115	2116	2117	2118	2119	2120	2121	2122	2123	2124	2125	2126	2127	2128	2129	2130	2131	2132	2133	2134	2135	2136	2137	2138	2139	2140	2141	2142	2143	2144	2145	2146	2147	2148	2149	2150	2151	2152	2153	2154	2155	2156	2157	2158	2159	2160	2161	2162	2163	2164	2165	2166	2167	2168	2169	2170	2171	2172	2173	2174	2175	2176	2177	2178	2179	2180	2181	2182	2183	2184	2185	2186	2187	2188	2189	2190	2191	2192	2193	2194	2195	2196	2197	2198	2199	2200	2201	2202	2203	2204	2205	2206	2207	2208	2209	2210	2211	2212	2213	2214	2215	2216	2217	2218	2219	2220	2221	2222	2223	2224	2225	2226	2227	2228	2229	2230	2231	2232	2233	2234	2235	2236	2237	2238	2239	2240	2241	2242	2243	2244	2245	2246	2247	2248	2249	2250	2251	2252	2253	2254	2255	2256	2257	2258	2259	2260	2261	2262	2263	2264	2265	2266	2267	2268	2269	2270	2271	2272	2273	2274	2275	2276	2277	2278	2279	2280	2281	2282	2283	2284	2285	2286	2287	2288	2289	2290	2291	2292	2293	2294	2295	2296	2297	2298	2299	2300	2301	2302	2303	2304	2305	2306	2307	2308	2309	2310	2311	2312	2313	2314	2315	2316	2317	2318	2319	2320	2321	2322	2323	2324	2325	2326	2327	2328	2329	2330	2331	2332	2333	2334	2335	2336	2337	2338	2339	2340	2341	2342	2343	2344	2345	2346	2347	2348	2349	2350	2351	2352	2353	2354	2355	2356	2357	2358	2359	2360	2361	2362	2363	2364	2365	2366	2367	2368	2369	2370	2371	2372	2373	2374	2375	2376	2377	2378	2379	2380	2381	2382	2383	2384	2385	2386	2387	2388	2389	2390	2391	2392	2393	2394	2395	2396	2397	2398	2399	2400	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2413	2414	2415	2416	2417	2418	2419	2420	2421	2422	2423	2424	2425	2426	2427	2428	2429	2430	2431	2432	2433	2434	2435	2436	2437	2438	2439	2440	2441	2442	2443	2444	2445	2446	2447	2448	2449	2450	2451	2452	2453	2454	2455	2456	2457	2458	2459	2460	2461	2462	2463	2464	2465	2466	2467	2468	2469	2470	2471	2472	2473	2474	2475	2476	2477	2478	2479	2480	2481	2482	2483	2484	2485	2486	2487	2488	2489	2490	2491	2492	2493	2494	2495	2496	2497	2498	2499	2500	2501	2502	2503	2504	2505	2506	2507	2508	2509	2510	2511	2512	2513	2514	2515	2516	2517	2518	2519	2520	2521	2522	2523	2524	2525	2526	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580	2581	2582	2583	2584	2585	2586	2587	2588	2589	2590	2591	2592	2593	2594	2595	2596	2597	2598	2599	2600	2601	2602	2603	2604	2605	2606	2607	2608	2609	2610	2611	2612	2613	2614	2615	2616	2617	2618	2619	2620	2621	2622	2623	2624	2625	2626	2627	2628	2629	2630	2631	2632	2633	2634	2635	2636	2637	2638	2639	2640	2641	2642	2643	2644	2645	2646	2647	2648	2649	2650	2651	2652	2653	2654	2655	2656	2657	2658	2659	2660	2661	2662	2663	2664	2665	2666	2667	2668	2669	2670	2671	2672	2673	2674	2675	2676	2677	2678	2679	2680	2681	2682	2683	2684	2685	2686	2687	2688	2689	2690	2691	2692	2693	2694	2695	2696	2697	2698	2699	2700	2701	2702	2703	2704	2705	2706	2707	2708	2709	2710	2711	2712	2713	2714	2715	2716	2717	2718	2719	2720	2721	2722	2723	2724	2725	2726	2727	2728	2729	2730	2731	2732	2733	2734	2735	2736	2737	2738	2739	2740	2741	2742	2743	2744	2745	2746	2747	2748	2749	2750	2751	2752	2753	2754	2755	2756	2757	2758	2759	2760	2761	2762	2763	2764	2765	2766	2767	2768	2769	2770	2771	2772	2773	2774	2775	2776	2777	2778	2779	2780	2781	2782	2783	2784	2785	2786	2787	2788	2789	2790	2791	2792	2793	2794	2795	2796	2797	2798	2799	2800	2801	2802	2803	2804	2805	2806	2807	2808	2809	2810	2811	2812	2813	2814	2815	2816	2817	2818	2819	2820	2821	2822	2823	2824	2825	2826	2827	2828	2829	2830	2831	2832	2833	2834	2835	2836	2837	2838	2839	2840	2841	2842	2843	2844	2845	2846	2847	2848	2849	2850	2851	2852	2853	2854	2855	2856	2857	2858	2859	2860	2861	2862	2863	2864	2865	2866	2867	2868	2869	2870	2871	2872	2873	2874	2875	2876	2877	2878	2879	2880	2881	2882	2883	2884	2885	2886	2887	2888	2889	2890	2891	2892	2893	2894	2895	2896	2897	2898	2899	2900	2901	2902	2903	2904	2905	2906	2907	2908	2909	2910	2911	2912	2913	2914	2915	2916	2917	2918	2919	2920	2921	2922	2923	2924	2925	2926	2927	2928	2929	2930	2931	2932	2933	2934	2935	2936	2937	2938	2939	2940	2941	2942	2943	2944	2945	2946	2947	2948	2949	2950	2951	2952	2953	2954	2955	2956	2957	2958	2959	2960	2961	2962	2963	2964	2965	2966	2967	2968	2969	2970	2971	2972	2973	2974	2975	2976	2977	2978	2979	2980	2981	2982	2983	2984	2985	2986	2987	2988	2989	2990	2991	2992	2993	2994	2995	2996	2997	2998	2999	3000	3001	3002	3003	3004	3005	3006	3007	3008	3009	3010	3011	3012	3013	3014	3015	3016	3017	3018	3019	3020	3021	3022	3023	3024	3025	3026	3027	3028	3029	3030	3031	3032	3033	3034	3035	3036	3037	3038	3039	3040	3041	3042	3043	3044	3045	3046	3047	3048	3049	3050	3051	3052	3053	3054	3055	3056	3057	3058	3059	3060	3061	3062	3063	3064	3065	3066	3067	3068	3069	3070	3071	3072	3073	3074	3075	3076	3077	3078	3079	3080	3081	3082	3083	3084	3085	3086	3087	3088	3089	3090	3091	3092	3093	3094	3095	3096	3097	3098	3099	3100	3101	3102	3103	3104	3105	3106	3107	3108	3109	3110	3111	3112	3113	3114	3115	3116	3117	3118	3119	3120	3121	3122	3123	3124	3125	3126	3127	3128	3129	3130	3131	3132	3133	3134	3135	3136	3137	3138	3139	3140	3141	3142	3143	3144	3145	3146	3147	3148	3149	3150	3151	3152	3153	3154	3155	3156	3157	3158	3159	3160	3161	3162	3163	3164	3165	3166	3167	3168	3169	3170	3171	3172	3173	3174	3175	3176	3177	3178	3179	3180	3181	3182	3183	3184	3185	3186	3187	3188	3189	3190	3191	3192	3193	3194	3195	3196	3197	3198	3199	3200	3201	3202	3203
-----------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Número y naturaleza de las aprehensiones por contrabando y defraudación, en 1858.

PROVINCIAS.	CONTRABANDO.				DEFRAUDACION.			
	Tegidos.	Exportación de cecionales.	Tabaco.	Sal.	Pólvora.	Tegidos.	Géneros coloniales.	Caldos.
Pontevedra...	12	»	2	53	1	»	»	»
Orense...	29	»	»	266	»	44	»	»
Zamora...	9	»	5	2	»	17	»	»
Salamanca...	42	11	2	5	1	47	4	»
Cáceres...	50	»	5	11	1	59	»	»
Badajoz...	82	»	5	14	»	25	»	»
Huelva...	21	»	»	11	»	8	»	»
TOTALES...	245	11	15	362	5	180	4	3
En todo el Reino.	848	11	503	736	44	640	36	12
Tanto por 400 correspondientes a los distritos provinciales fronterizos...	28,9	100	3,0	49,2	0,7	25,6	11,1	25,0
								77,4

Valores de los géneros aprehendidos.

PROVINCIAS.	CONTRABANDO.					DEFRAUDACION.			
	Tegidos.	Cereales.	Tabaco.	Sal.	Pólvora.	Tegidos.	Géneros coloniales.	Caldos.	Ganados.
Pontevedra..	2.585	"	661	1.628	68	"	"	"	"
Orense..	55.474	"	"	47.625	"	15.575	"	"	41.817
Zamora..	4.586	"	191	219	"	79.595	"	5.720	5.910
Salamanca..	12.956	1.785	1.528	146	10	12.164	725	"	16.525
Cáceres..	69.562	"	5	192	556	8.812	"	"	8.928
Badajoz..	105.658	"	547	1.009	"	26.986	"	"	1.094
Huelva..	59.178	"	"	1.505	"	5.125	"	"	195
TOTALES..	267.797	1.785	2.550	52.524	454	146.257	725	5.720	72.267
En todo el Reino.	1.572.954	1.785	1.016.403	115.267	20.544	2.617.487	55.942	9.566	78.445
Tanto por 100 correspondiente á las siete Provincias fronterizas..	17,0	100	0,2	45,4	2,1	5,6	2,1	59,8	92,1

No trataremos de las once detenciones de *cereales*, hechas á su exportacion por la Provincia de Salamanca; pues no sabemos á qué atribuir las, como no sea á un error de las autoridades de la misma. Son libres de todo derecho, arbitrio ó gabela, de cualquiera denominacion, la harina, trigo y demás granos y semillas nacionales que se exporten al extranjero, y en cualesquiera circunstancias, con arreglo al artículo 7.º del Real Decreto de 29 de Enero de 1834, que es la legislacion vigente; y que no fué modificada en este punto cuando, por efecto de la carestía, se permitió, en los años de 1856, 1857 y 1858, la entrada de los cereales extranjeros.

Pasando á estudiar lo que resulta de los datos que acabamos de estampar, vemos que el número de estos delitos especiales descubiertos en el distrito que constituye nuestra zona fiscal, ó sean las Provincias de la frontera de Portugal, ocupa la proporcion siguiente, en la totalidad de los de España.

Los que tienen por objeto los ganados el 77,4 por 100; la sal el 49,2; los tegidos prohibidos el 28,9; los de permitida entrada el 25,6; los caldos el 25; los géneros coloniales el 11,1; el tabaco el 3; y la pólvora el 0,7.

Los valores de los objetos en que han consistido estas aprehensiones no guardan el mismo orden; pues se hallan en la proporcion siguiente, comparándolos con los valores de todas las hechas en el Reino. Los ganados el 92,1 por 100; los caldos el 59,8; la sal el 45,4; los tegidos prohibidos el 17; los de permitida entrada el 5,6; la pólvora y los géneros coloniales el 2,1; y el tabaco el 0,2.

Para formarse más aproximada idea de la cantidad á que ascendió el comercio ilegal en la frontera portuguesa, durante el año de 1858, era necesario que aquel Gobierno hubiese publicado el «*Cuadro de su comercio exterior*» relativo al mismo período. Entonces podrían compararse los valores exportados de allí con los que en igual documento español resulte que se hayan importado legalmente, y con los que correspondan á las mercancías aprehendidas. Hay que desistir de esta idea, porque el Gobierno portugués lleva bastante retrasados dichos trabajos; habiéndose acabado de publicar la estadística de su comercio exterior en el año de 1856, cuando en España estará ya terminándose, para imprimir muy pronto, la de 1860.

Los orígenes que la Asesoría supone, con grande acierto, al contrabando y al fraude, son: el excesivo lucro que los defraudadores obtienen; la facilidad que les proporciona el terreno frágil de muchas de nuestras Provincias; la proximidad á países depositarios de los productos de fabricación ajena; la miseria de algunas localidades; la falta de una persecución activa por las fuerzas represoras, cortas muchas veces en número para vigilar los puntos puestos á su cuidado; y, en fin, los crecidos derechos con que el Arancel grava á determinadas mercancías. Así lo demuestra la circunstancia, que no puede menos de llamar la atención del Gobierno y de cuantas personas se dedican á estas materias, por ser elocuente, de que, ascendiendo á 2.772.849 reales el valor de todos los géneros lícitos que fueron aprehendidos, por estar circulando fraudulentamente en la zona fiscal, el importe de los derechos que dejaron de satisfacer asciende á la suma de 1.375.374 reales, lo cual equivale á un 50 por 100.

Entre los artículos que, constituyendo las transacciones mercantiles con la frontera, resulta por las aprehensiones hechas que forman parte del *comercio fraudulento*, se cuentan los tegidos de permitida entrada, los ganados y los caldos.

Los *tegid*os deben ser de los de algodón y sus mezclas en las clases finas, que son de lícito comercio; pero que, adeudando crecidos derechos, completan las remesas de telas prohibidas que nuestros vecinos nos venden de contrabando. Los tegidos de lana no vienen de Portugal: antes bien los exportamos por más de un millón de reales anuales, término medio.

Los *ganados* son de la clase de cerda, cuyos dueños tratan de eludir las disposiciones referentes al modo de permitir el apacentamiento al ganado extranjero, sin previo pago de derechos, y á la fiscalización especial que hay establecida acerca de este punto en la zona por espacio de tres leguas contadas desde la línea divisoria nacional.

Los *cald*os son los vinos comunes que no pueden soportar la alta y única cuota de 127 reales en arroba, que el Arancel señala desde la reforma de 1849. Entonces se suprimió desafortunadamente la partida que fijaba 5,33 reales á la arroba de esta clase de vinos, que necesitan algunos pueblos fronterizos, y que ahora se ven obligados á traer de fraude, so pena de no consumirlos. El resta-

blecimiento de un derecho moderado, aún cuando los rendimientos que produjese al Tesoro fueran poco considerables, tendría siempre la apreciable circunstancia de contribuir á moralizar este ramo de comercio. En los nueve meses del año de 1849 en que rigió aquella beneficosa disposición, se presentaron al adeudo 1.599 arrobas de vino.

Entre los géneros aprehendidos por ser de *contrabando propiamente dicho*, se hallan los tegidos de algodón y los efectos estancados.

Después de cuanto queda anteriormente manifestado, sobre la entidad de los valores de las *telas* de aquella clase, que España recibe por la vía de Portugal, solo resta lamentar que, con tanta medida represora, y el numeroso personal destinado á impedirlo, no exceda de 267.797 reales el importe de los tegidos prohibidos que se consigue aprehender.

Las detenciones de *tabaco* y de *pólvora* son verdaderamente insignificantes: uno y otro artículo, estancados en ambos Reinos, son más baratos y de mejores calidades en España que en Portugal; y no hay interés, por lo tanto, en traerlos de esta procedencia.

La *sal*, artículo de primera necesidad, y de fiscalización difícil, da motivo más que ningún otro á las detenciones que de ella se hacen; verificándose, por lo general, este tráfico en pequeñísimas cantidades, tanto que á veces no escede de algunos céntimos de real el valor de la sal aprehendida en cada caso. La Provincia de Orense es excepcional, entre todas las demás, por el gran número de delitos de esta clase que en ella se perpetran; y que obligaron á crear allí, por Real Decreto de 1.º de Abril de 1858, un juzgado privativo de Hacienda, como solo los hay, y por circunstancias que cualquiera que conozca la índole del comercio español comprenderá fácilmente, en Madrid, Huesca, Málaga y Algeciras.

Los artículos que constituyen principalmente el contrabando de España para Portugal, son los cereales, los aguardientes, el azúcar y algunos tegidos de lana.

Yá queda dicho que en Portugal están prohibidos los *cereales* extranjeros; de modo que cuantas cantidades se envían allá desde España constituyen tráfico ilícito. Con arreglo á la ley de 14 de Setiembre de 1837 los propietarios de las Provincias en los Conce-

jos situados dentro de una zona de cinco leguas desde la frontera de España, están obligados, despues de la cosecha de cada año, á manifestar á las autoridades administrativas cuáles sean las cantidades y clases de cereales que posean. Pero esta disposicion no se lleva á efecto con rigor: y las autoridades mismas, en vez de examinar las declaraciones, y comprobar, por medio de reconocimientos, si la cantidad que cada uno manifiesta es la verdadera, han solido fijar cuatro y cinco tantos más de los cereales cosechados; introduciendo luego de contrabando los que hacian falta para completar las cifras estampadas. Este tráfico fraudulento no disminuye en verdad ahora, segun los datos relativos á los embarques de harinas y granos en La Fregeneda, durante el primer semestre del año actual.

Los *aguardientes* adeudan 45 reales por arroba en Portugal; por lo que no es extraño que sean objeto de gran contrabando, especialmente mientras las viñas sigan allí perjudicadas por el *oidium*. Cada día aumentan las exportaciones: y siguiendo así, no es de temer vuelva la época en que se preferían las cosechas medianas á las abundantes, en que era preciso, en varios puntos de las Provincias de Salamanca y Zamora, dar salida á los vinos sin estimacion alguna, y no pocas veces verterlos para envasar los nuevos. Solo así se explica que no valiese más que uno y medio ó dos reales, en algunos años, el cántaro de este caldo.

El *azúcar*, por el alto derecho que satisface en Portugal segun queda dicho, es objeto de importacion clandestina allí. El Gobierno, convencido de ello, ha aumentado los medios de fiscalizacion por la parte Norte; y conseguido buenos resultados sobre un artículo de tan gran consumo como es el azúcar, á causa del que hacen del té los portugueses.

Por consecuencia de cuanto dejamos manifestado en este Capítulo y los cuatro anteriores, nuestra opinion es:

1.º Que la union aduanera peninsular sobre la base de un Arancel único como es natural, y dispuesto de manera que no se perjudiquen los productos de la agricultura é industria españolas, no puede dañar al comercio: siempre que se declare, por regla general, libre de cualesquiera impuestos y trabas la salida de las mercancías; y se trate de fomentar las relaciones mercantiles con las

Provincias españolas de Ultramar, sin recargar los derechos que satisfacen ahora en la metrópoli los artículos que de allí se reciben.

Y 2.º Que la supresion de las aduanas terrestres, en tanto que la union no se plantea, es insostenible, aún para los intereses de Portugal.

Hay algunos géneros, como por ejemplo, el azúcar, el cacao y el té, que adeudan allí derechos más crecidos que en España; y, cuando no hubiese aduanas internacionales, se introducirían desde nuestro país, con grave perjuicio del Tesoro portugués.

Una vez permitido el tránsito de las mercancías extranjeras por España para Portugal, ¿quién duda, además, que decaería la importancia de las aduanas de Lisboa y Oporto, que ahora las despachan, pero que no lo harían en lo sucesivo, sobre todo á medida que fuesen ligándose por medio de ferro-carriles los puertos de España con los puntos cercanos á la frontera?

La supresion, por ahora, de las aduanas terrestres, existiendo Aranceles distintos en las dos Naciones, es, repetimos, una idea irrealizable é insostenible.

Por último, el Tratado vigente sobre la navegacion del Duero, su Reglamento y Tarifas necesitan ser modificados desde luego; sin esperar al resultado que puedan tener las gestiones para establecer la liga aduanera ibérica.

CAPÍTULO XIV.

De la liga aduanera ibérica, bajo el punto de vista de la navegacion entre ambas Naciones, y de la marina mercante española.

Los siguientes Estados, para cuya formacion se han tenido presentes los «*Cuadros generales del comercio exterior*», pero en los que ha sido preciso corregir bastantes errores aritméticos que contenian, demuestran la importancia del movimiento de la navegacion desde 1849 á 1859 inclusive, en el comercio *especial*, así de importacion en España, como de exportacion á Portugal; y en el *general*, por ambos conceptos, que ha tenido lugar con los demás países extranjeros, y las Provincias españolas de Ultramar.

COMERCIO DE IMPORTACION.

Estado demostrativo del movimiento de la navegacion que ha tenido lugar en España, en los once años que se expresan; manifestando la parte ESPECIAL relativa al número de buques cargados y sus toneladas, procedentes de Portugal, y la GENERAL de los demas paises.

	PROCEDENTES DE PORTUGAL.			Toneladas por buque.	PROCEDENTES DE OTROS PAISES.			Toneladas por buque.
	Banderas.	Buques.	Toneladas.		Banderas.	Buques.	Toneladas.	
1849 {	Española..	47	1.645	55,0	Española..	2.122	275.305	129,7
	Extranjera..	29	1.890	65,2	Extranjera..	1.646	272.257	159,5
1850 {	Española..	51	1.872	36,7	Española..	2.516	301.360	119,8
	Extranjera..	32	1.798	56,2	Extranjera..	1.879	268.054	142,6
1851 {	Española..	350	2.584	7,4	Española..	2.517	295.595	126,7
	Extranjera..	215	5.045	14,5	Extranjera..	1.984	349.079	175,9
1852 {	Española..	782	5.151	6,6	Española..	5.141	549.225	111,2
	Extranjera..	545	5.955	10,9	Extranjera..	2.480	585.859	155,6
1853 {	Española..	772	5.295	6,9	Española..	5.079	575.550	121,5
	Extranjera..	525	10.254	19,5	Extranjera..	2.522	406.065	174,9
1854 {	Española..	721	5.750	5,2	Española..	5.257	575.401	115,9
	Extranjera..	257	6.064	25,6	Extranjera..	2.278	570.710	162,7

1855	{ Española..	456	2.765	6,5	Española...	5.070	575.539	421,6
	{ Extranjera..	155	7.676	49,5	Extranjera..	1.921	535.444	174,6
1856	{ Española..	850	5.695	4,5	Española..	5.222	545.441	406,5
	{ Extranjera..	926	8.515	9,2	Extranjera..	2.575	461.854	179,5
1857	{ Española..	849	5.619	6,6	Española..	5.871	424.040	169,5
	{ Extranjera..	855	21.882	26,5	Extranjera..	4.161	768.451	184,7
1858	{ Española..	571	4.045	7,1	Española..	4.257	467.811	110,4
	{ Extranjera..	585	15.582	55,5	Extranjera..	5.915	688.420	175,9
1859	{ Española..	516	5.688	7,4	Española..	5.275	592.016	119,8
	{ Extranjera..	525	12.552	58,0	Extranjera..	5.524	662.962	199,4
	{ Españoles. . .		41,7		{ Extranjeros. . .		117,5	
	Término medio de los buques.		31,8		Término medio de los buques.		171,4	
	Término medio total.		21,8		Término medio total.		144,4	

Los datos de la columna de los buques se refieren a los buques que salieron de los puertos de España en el mes de mayo de 1855. Los datos de la columna de los buques se refieren a los buques que salieron de los puertos de España en el mes de mayo de 1856. Los datos de la columna de los buques se refieren a los buques que salieron de los puertos de España en el mes de mayo de 1857. Los datos de la columna de los buques se refieren a los buques que salieron de los puertos de España en el mes de mayo de 1858. Los datos de la columna de los buques se refieren a los buques que salieron de los puertos de España en el mes de mayo de 1859.

COMERCIO DE EXTRANGERO.

COMERCIO DE EXPORTACION.

Estado demostrativo del movimiento de la navegacion que ha tenido lugar en España, en los once años que se expresan; manifestando la parte ESPECIAL relativa al número de buques cargados y sus toneladas, que salieron para Portugal, y la GENERAL de los destinados para los demás países.

	DESTINADOS A PORTUGAL.			Toneladas por buque.	DESTINADOS A OTROS PAISES.			Toneladas por buque.
	Banderas.	Buques.	Toneladas.		Banderas.	Buques.	Toneladas.	
1849	{ España... Extranjera... }	71 148	1.443 8.857	20,5 59,8	España... Extranjera... }	2.296 1.950	256.591 288.568	114,8 149,4
1850	{ España... Extranjera... }	61 148	1.443 8.857	23,7 59,8	España... Extranjera... }	2.137 1.924	249.064 345.505	116,5 179,6
1851	{ España... Extranjera... }	52 85	978 8.024	18,8 96,7	España... Extranjera... }	2.285 2.055	282.811 502.658	123,8 147,5
1852	{ España... Extranjera... }	87 164	1.753 13.264	19,9 80,9	España... Extranjera... }	2.728 2.125	300.949 320.746	110,5 150,9
1853	{ España... Extranjera... }	85 247	2.021 15.428	23,8 62,5	España... Extranjera... }	3.321 2.140	314.122 505.110	94,6 144,6
1854	{ España... Extranjera... }	84 349	2.560 18.042	30,5 51,7	España... Extranjera... }	3.729 3.214	339.671 468.624	91,1 145,8

1855	Española..	134	3.232	24,1	Española..	..	4.035	378.587	95,8
	Extranjera..	587	24.024	40,9	Extranjera..	..	3.597	503.529	159,9
1856	Española..	56	1.009	18,0	Española..	..	4.185	395.758	94,6
	Extranjera..	289	17.448	60,4	Extranjera..	..	2.972	432.390	145,5
1857	Española..	56	1.951	53,6	Española..	..	4.447	445.064	100,1
	Extranjera..	79	8.186	103,6	Extranjera..	..	3.213	519.768	161,8
1858	Española..	40	851	21,3	Española..	..	4.032	443.296	109,9
	Extranjera..	85	8.480	99,8	Extranjera..	..	2.785	457.801	164,5
1859	Española..	154	5.057	22,8	Española..	..	3.487	420.528	120,6
	Extranjera..	125	8.106	64,8	Extranjera..	..	2.961	522.937	176,6
				{ Españoles. 25,2		{ Extranjeros.. 71,0		{ Españoles. 106,0	
Término medio de los buques.				Término medio de los buques.		Término medio de los buques.		{ Extranjer. 154,8	
Término medio total. 48,1				Término medio total. 48,1		Término medio total. 150,4			

Al estudiar los resultados del movimiento de la navegacion en el comercio general exterior que sostiene España, y la parte de él en que se interesan nuestras relaciones mercantiles con Portugal, se echa de ver, al primer golpe de vista, el gran número de embarcaciones que vienen de esta procedencia, y la escasísima cabida que respectivamente miden, establecida comparacion con los buques que sostienen el comercio con los demás puertos extranjeros y de las posesiones españolas de Ultramar.

Para no cansar demasiado, y puesto que el exámen más detenido que pudiera hacerse de los datos de un período algo estenso, cual es el que comprende el anterior Estado, coadyuvaría á confirmar el mismo propósito que tratamos de evidenciar, nos limitaremos á solo el año último de que existen datos oficiales, que es el de 1859.

Durante él llegaron á España 841 buques cargados, procedentes de Portugal, que medían 16.030 toneladas, ó sea 19 por cada uno; al paso que las 6.597 embarcaciones, que llegaron de los demás puertos de Europa, Asia, Africa, América y Oceanía, medían 1.034.978 toneladas, que corresponden á 160 por cada una. Durante un período de once años, solo es de 12 toneladas escasas el término médio de las de los buques españoles dedicados al comercio de importacion de Portugal, y de 32 el de las correspondientes á los extranjeros; cuando en el restante comercio exterior suben estas cifras respectivamente á 117 y 171.

Esto no debe extrañarse, visto el espíritu de la legislacion vigente sobre el particular, que tiende á no destruir la navegacion costanera, para sostener y fomentar la ultramarina; sino á protegerlas simultáneamente, con el estímulo del interés y las facilidades de la libertad. A ello tiende la disposicion más importante adoptada en estos últimos tiempos, sobre la navegacion con Portugal. Nos referimos al Real Decreto de 10 de Diciembre de 1852, que previno que las mercancías procedentes de Portugal, cuando sean conducidas en buques españoles solo adeuden los derechos que, por regla general, estén señalados á la bandera nacional, no obstante lo prescrito en el artículo 15 de la ley de 9 de Julio de 1841.

Bajo el epígrafe de *Advertencia décima para la mejor inteligencia del Arancel de aduanas*, que empezó á regir en 1.º de Enero de 1826, se establecia la prevencion, reiterada en Real orden de

9 de Noviembre de 1829, de que los géneros, frutos y efectos conducidos en pabellon español, desde los puertos de Gibraltar y Portugal, enclavados en la Península, no disfrutasen del beneficio de bandera, y estuviesen sujetos al pago de derechos como conducidos en extranjera.

Esta medida se hizo extensiva, por la regla cuarta de una Real orden de 13 de Julio de 1830, á las procedencias de Burdeos, Bayona, Marsella y demás puertos intermedios hasta España. Como consecuencia de las reclamaciones reiteradas de los Gabinetes de París y de Lóndres, y por consideraciones de índole política más bien que de ninguna otra clase, en una época en que desgraciadamente nos hallabamos empeñados en una guerra civil, el Gobierno creyó oportuno, por resoluciones de 2 de Diciembre de 1834 y de 13 de Julio de 1837, suspender, por lo relativo á las procedencias de los puertos franceses y de Gibraltar, los efectos de la disposicion en cuyo exámen nos ocupamos.

Pero, como siguió sin modificarse el antiguo sistema en cuanto á los buques españoles destinados al comercio de importacion desde el vecino Reino, resultó que únicamente estos quedaron ya privados del beneficio del pabellon.

Precisamente para ellos, más bien que para los dedicados á sostener las relaciones mercantiles con otras Potencias, eran aplicables, si es que se consideraban como verdaderos motivos, los razonamientos que se aducian para modificar parcialmente un sistema que habia de ser restablecido muy luego en su totalidad por la ley arancelaria de 1841; para volver, á los once años de estar vigente, á ser derogado, pero en totalidad tambien ya entonces, por el Real Decreto de 10 de Diciembre de 1852, á que anteriormente he aludido. Este fué el que hizo cesar la legislacion escepcional que establecia un privilegio odioso para nuestro comercio, no con una parte tan solo, más ó menos grande, de Portugal, sino con todo aquel Reino.

Y en efecto: si, á pesar de los buenos deseos del Gobierno español, el contrabando que se hacia con los puertos próximos de Francia, y con un depósito enclavado en nuestro territorio, cual es Gibraltar, se sostuvo, en vez de evitarse: sino se había logrado promover en grande escala la navegacion de largo curso, que es la que se hace á paises ultramarinos, y que los autores del actual



Arancel han sabido proteger con más oportunas medidas: si era forzoso tener en consideracion los mayores gastos, riesgos y seguros consiguientes á los viajes forzosos y á puntos remotos: si los únicos resultados obtenidos habian sido promover rivalidades entre puertos, segun que estaban ó no comprendidos, por pequeñísimas diferencias de las distancias, en la medida escepcional; favorecer el comercio fraudulento, á causa de la prohibicion indirecta de practicar el legal con los puntos extranjeros inmediatos á España; y perjudicar á nuestros buques costaneros: si la equidad aconsejaba tomar en cuenta los generosos é importantísimos servicios que los Gobiernos de Francia y de Inglaterra nos estaban prestando, en la lucha interior nacional, en que nos hallabamos comprometidos: si, por último, no podia prescindirse del cumplimiento de los Tratados vigentes, ajustados con algunas Naciones, que tenían derecho á ser consideradas como la más favorecida; cada una de estas circunstancias, y todas ellas reunidas, concurrían para que no hubiera dejado de aplicarse al comercio con Portugal la beneficiosa disposicion que se adoptaba relativamente á otros paises.

Hay más: la legislacion favorecía entonces con mayor preferencia á los buques extranjeros. Igualados estos en condiciones á los españoles, en cuanto al comercio con ciertos puntos, tenían, por sus fletes más baratos como regla general, que ser preferidos evidentemente; y la consecuencia era perjudicar no poco á la navegacion nacional.

Muy de temer es que se irroguen disminucion en los ingresos del Erario, y daños al comercio de buena fé, cuando se conceden facilidades para ir á buscar las mercancías á los depósitos cercanos á los puertos españoles; para lo cual se emplean con preferencia buques de escaso porte y reducido calado, que son tambien los más á propósito para eludir la persecucion de los guarda-costas. Pero no sucede lo mismo con la marina mercante, considerada en general. El beneficio refluirá, en este caso, sobre la costanera, que es la que se dedica al cabotage y á la pesca; la que tiene que luchar frecuentemente con graves peligros en un mar borrascoso como es el del Norte; y la que forma, por lo mismo, una parte integrante de la marina española, como sucede tambien con la de todas las demás Naciones.

De los 864 buques cargados que, segun queda dicho anterior-

mente, llegaron á España en 1859 procediendo de Portugal, 516 fueron españoles; y entre todos ellos solo median 5.688 toneladas, ó sea 7 por cada buque.

Curioso es, al observar este resultado, compararlo con lo sucedido en los años precedentes, incluso el de 1846, que es el único acerca del cual se han publicado algunos pocos y concisos datos sobre el comercio exterior, antes de empezar la série periódica de los «*Estados ó Cuadros generales*» que, hace once años, redacta y da á luz la Direccion de aduanas.

De ellos aparece que, habiendo venido en 1846, desde Portugal á los puertos de España, 56 buques nacionales, con 1,058 toneladas, corresponden 19 de ellas á cada buque; y, si se agrega á este dato el de que en 1849 y 1850 solo llegaron de la misma procedencia 47 y 51 embarcaciones, tambien españolas, con 35 y 36 toneladas cada una, por término médio, podría deducirse, como consecuencia, que la medida que privaba del beneficio del pabellon obligaba en realidad á prescindir de los buques demasiado pequeños. Esto se vé, sin embargo, contradicho por los resultados obtenidos en 1851 y 1852; durante cuyos años, á pesar de que subsistia vigente el recargo de la bandera, ascendió á 350 y 782 respectivamente el número de embarcaciones españolas cargadas, admitidas en nuestros puertos; y correspondieron solamente 7,4 y 6,6 toneladas á cada una: siendo su mayoría de la clase de bateos, botes y faluchos.

¿Y cómo había de suceder otra cosa, cuando de los 516 buques españoles que en el año de 1859 se dedicaron al comercio de importacion de Portugal, 468 se emplearon únicamente en traer pescado de algunos de los puertos del Algarve, que es la parte más meridional de aquel Reino, fronteriza con la Provincia de Huelva; procediendo 32 de Lagos, 17 de Albufeira, 19 de Faro, 82 de Aullon (deberá ser Olhao, punto inmediato á Faro, cerca del cabo de Santa María, al extremo Sud); y 318 de Villareal de San Antonio, situada en frente de Ayamonte y al lado derecho de la misma desembocadura del rio Guadiana? Este tráfico especial no debiera entrar á formar parte del comercio exterior, para la apreciacion del influjo que en su totalidad ejercen las leyes arancelarias.

El Estado comparativo del número de embarcaciones de la marina mercante de todos portes, matriculadas en los Departamentos de

España, durante algunos de los últimos años, demuestra el considerable desarrollo que ha tenido esta importantísima parte de la riqueza pública, según se observa á continuacion.

AÑOS.	NUMERO DE BUQUES.		TOTAL.	Toneladas de los de la prime- ra clase.	Tripulantes en total.	Valores totales en Reales vellon.
	De navegacion de altura y cabotaje.	De pesca y de trá- fico de muelles.				
1845	»	»	16.069	240.041	57.870	»
1846	»	»	16.729	247.444	60.455	»
1855	4.625	11.875	16.500	255.880	67.668	239.863.041
1857	5.055	14.031	19.086	»	»	»
1858	6.521	15.524	21.645	403.026	90.841	415.828.726

Al examinar los resultados satisfactorios que la construccion de buques va adquiriendo en España, no puede menos de recordarse desde luego esa série de medidas, que la legislacion ha establecido en época reciente, como protectoras de la marina mercante, plantel de la de guerra; y en las que, aún cuando no pueda decirse que se aunaron siempre el acierto con arreglo á las buenas doctrinas económicas, y un plausible deseo, se echa de ver la intencion manifiesta de fomentar, á toda costa, aquella parte de la marina.

No creyéndose suficiente la imposicion á las mercancías conducidas en pabellon extranjero de un recargo, como derecho diferencial, sobre el exigible cuando se condujesen en bandera española, se fijaron á esta, segun queda anteriormente manifestado, dificultades en el comercio con puntos extranjeros, inmediatos á nuestras costas, como aliciente para la navegacion de largo curso; prohibióse la entrada de las embarcaciones extranjeras, que no midiesen el considerable número de 400 toneladas; se señaló á las de este ó mayor porte el crecido derecho de 200 reales, que es ahora de 127 reales por tonelada; se establecieron requisitos, tales como el de ser españoles la gran mayoría de los tripulantes de las embarcaciones, despues de matriculadas; se prohibió recibir carenas en puertos extranjeros, en casi todos los casos, si los buques habían de disfrutar de los beneficios concedidos á la bandera nacional; se otorgó una prima de 120 reales por tonelada á los constructores españoles de buques de 400 cuando menos; y se facilitó la introduccion de las maderas necesarias para construirlos y arbolarlos.

Sin duda el medio más eficaz para el engrandecimiento de la marina no ha de buscarse en los derechos diferenciales, sino en el aumento del comercio, que le proporcione fletes abundantes, y en la desaparicion de cuantas dificultades se opongan á la baratura de las construcciones, y á que su equipo y la manutencion de los tripulantes no exijan capitales más crecidos que en el extranjero.

Adelanto, y no pequeño, ha sido el que la administracion se convenza de que el derecho diferencial no debe, en ningun caso, recaer como un tanto por ciento fijo sobre el establecido para la bandera española, teniendo solo en cuenta el valor de la mercancía. Por lo contrario: conviene que sea tan variable cuanto lo exijan no solo la diversa naturaleza de las cosas transportadas, sino el punto de que procedan; y siempre igual cuando su peso y

volúmen sean los mismos, pero diferentes los valores. En igualdad de estos, y aún del peso, saldrán más recargados los fletes de los buques españoles, por regla general, á medida que sea más larga la navegacion y mayor el espacio ocupado por las mercancías.

Como la industria naviera es una de las principalmente interesadas en la manera de resolver la cuestion sobre la liga de las aduanas peninsulares, era muy conveniente averiguar si con esta medida se irrogarian ventajas ó perjuicios á la marina mercante portuguesa, así de largo curso, como de cabotage: y para ello hemos tratado, con empeño, de conocer el número de buques con que contaba, sus toneladas y tripulantes, comparándole con el de España, que ya sabíamos. Desgraciadamente los pasos y gestiones practicadas han sido ineficaces: pues, no existiendo, como no existen, datos oficiales reunidos por la administracion superior, no han podido verse satisfechos nuestros deseos; y se han defraudado las esperanzas que habíamos concebido de discutir ámpliamente este punto.

Pero, aún cuando no haya datos directos, se encuentra uno indirecto, que prueba la poca importancia de la marina mercante portuguesa; y es la pequeña participacion que toma en el comercio exterior.

Los derechos pagados por las mercancías conducidas á la aduana de Lisboa, en buques extranjeros, durante los años económicos de 1856 á 1857 y de 1857 á 1858, fueron 45.879.255 y 45.455.387 reales respectivamente: al paso que no excedieron de 471.638 y 397.637 reales los de las llevadas en buques portugueses; cantidades estas últimas que pueden calificarse de insignificantes, como que no llegan al 1 por 100 en ambos periodos reunidos.

En España sucede todo lo contrario.

Las mercancías que constituyeron el comercio universal de entrada y salida en buques españoles, durante el último sexenio, valieron, término medio anual, 1.572 millones de reales: solo 855 las que se portearon en buques extranjeros; y 118 las llevadas y traídas por tierra. Igual resultado se observa en cuanto á los derechos percibidos; puesto que 157 millones corresponden á la bandera nacional, 50 millones á las extranjeras, y 6 y medio millones por tierra.

Todo lo expuesto hace creer que la marina mercante española no debe temer perjuicio alguno, en sus condiciones actuales, con el establecimiento de la union aduanera: y que, por lo contrario, podrían adquirir mayor desarrollo las transacciones comerciales en que toma parte. Y no se tema que sea insuficiente á llenar las exigencias de un movimiento marítimo mucho más considerable que el actual.

Las matrículas de España arrojan un número tan crecido de marineros, proporcionalmente á los que tripulan los buques de la Gran Bretaña, (1) que no corresponden ni cuatro y media toneladas por individuo; mientras que un inglés basta para diez y nueve toneladas. En la misma proporción, poco más ó menos, se halla la marina mercante anglo americana.

Esta diferencia es una de las principales causas de la carestía de nuestra navegacion, y que debe llamar sériamente la atencion del legislador.

(1) La marina mercante inglesa cuenta 5.331.887 toneladas; y 287.353 tripulantes.

CAPÍTULO XV.

De la liga ibérica de aduanas, bajo el punto de vista de las dificultades fiscales.—Comparacion entre los Aranceles de España y de Portugal, relativamente á los derechos impuestos á los artículos tarifados en el solo concepto de producir recursos al Tesoro.—Bacalao.—Frutos coloniales.—Azúcar.—Café. = Derechos sobre el consumo, independientemente del de aduanas.—Estanco del Tabaco, Sal y Pólvora.

Los intereses del Tesoro no son, por cierto, el punto que exigiría menos detenido estudio, sobre la manera y las condiciones con que haya de plantearse la union aduanera peninsular; dado el caso de que esta idea, dejando de ser solo un pensamiento laudable, se convirtiese en un hecho ventajoso á ambos pueblos.

Cúmplenos, ahora, con este motivo, examinar las dificultades fiscales que se opondrían á su realizacion.

Dos son las bases en que tiene que apoyarse, indispensablemente, cualquier proyecto de asociacion ó liga de esta clase.

La primera es el establecimiento de una misma legislacion económica para las dos Naciones; y la segunda la distribucion justa y equitativa entre ellas, de los productos que rindan los derechos de aduanas.

La primera puede tambien subdividirse en dos. Una relativamente á las cuotas señaladas á la importacion de las mercancías, y á la salida de las del pais en el caso de que haya alguna que los satisfaga, lo cual debe evitarse en cuanto sea dable; á las

prohibiciones, en ambos conceptos, si es que se crée conveniente decretar alguna; y á las disposiciones administrativas para el régimen de las oficinas perceptoras, y para el servicio de represion del fraude y del contrabando, encomendado á los resguardos de tierra y de mar, en las extremas fronteras y en las costas del pais unido: todo lo cual constituye la *union de aduanas* (Zollverein). La otra subdivision tiene por objeto plantear un mismo sistema tributario acerca de los impuestos indirectos independientes del de aduanas; como consumos, sales, tabacos, y cualesquiera otros artículos cuyo monopolio se hayan reservado los Gobiernos. Estos impuestos tienen tan íntimo enlace con el de aduanas, que no se comprende que haya verdadera union de ellas, sin que coexista la igualdad en los demás tributos de que queda hecho mérito, y que es indispensable para poder establecer la libre circulacion en lo interior de un pais. Esto es lo que se llama *union de impuestos* (Steuerverein).

Un Arancel único y un régimen aduanero perfectamente indentico son cosas irrealizables, por de pronto, en pueblos cuyas tarifas tengan diferencias esenciales. Antes de asimilarse es preciso acercarse: es necesario un sistema de transicion y de concesiones mútuas que sirvan para dulcificar la severidad de las restricciones rigurosas, y para refrenar la liberalidad de franquicias perjudiciales; si se quiere atender no solo á los intereses del Tesoro y del comercio, sino tambien á los de la produccion, en los ramos que merezcan se les dispense temporalmente un auxilio moderado y bien entendido, aún cuando sea en perjuicio pasagero de la libertad de las transacciones.

La uniformidad del Arancel y de la legislacion aduanera no debe entenderse tan en absoluto, que excluya la adopcion, en casos muy limitados, de algunas reglas excepcionales para puntos determinados y sobre artículos tambien especiales, que convenga establecer, no solo como compatibles, sino hasta como necesarias, para coöperar con ellas al logro del fin primordial de la asociacion.

Nada de extraño tendria ver adoptadas semejantes excepciones, cuando se trate de ligar para lo sucesivo los intereses de dos pueblos que han tenido diferente legislacion de aduanas, como resultado de las diversas condiciones de su produccion; puesto que se encuentran en los Aranceles de Naciones compactas de antiguo, é independientes.

El mismo Arancel actual español, que es uno de los que no reconocen privilegios á favor de las mercancías procedentes de ningún país, nos suministra varios ejemplos en el sentido mencionado, al tratar de la exportación. La de la mena de hierro libre de derechos por regla general, los adeuda solo cuando es de la Provincia de Vizcaya: la del corcho en tablas, panas ó panes, es libre en todas las Provincias, excepto en la de Gerona donde se halla hasta prohibida. El Real Decreto de 29 de Enero de 1834, que es la legislación vigente hoy sobre el comercio de cereales, señaló reglas peculiares, que ampliaron otras órdenes posteriores, relativamente á la manera de practicarse este comercio entre las Islas Baleares y las Provincias del Continente.

En el Zollverein se halla tambien consignado el principio de que la legislación de aranceles, uniforme, puede ser modificada parcialmente, siempre que no resulten perjuicios á los intereses generales de la Asociación. Así es que el trigo de Bohemia se importa en Sajonia con derechos más módicos que en otros puntos; y el hierro de primera fundición, gravado con un impuesto á la salida, es libre por las fronteras occidentales.

Independientemente de las dificultades que, al tratar de la producción fabril, hemos manifestado que ofrecería el uniformar en este punto la legislación arancelaria peninsular, las habría, y bien considerables, por lo relativo á otros artículos que, considerados ahora en concepto puramente fiscal, producen cuantiosos recursos al Tesoro; prescindiendo de los que participan de este carácter y son, además, elementos indispensables para la fabricación.

Entre los más productivos, y de procedencia extranjera, hallamos el *bacalao*. Cuando procede directamente de las pesquerías en bandera nacional, que es cuando está más bonificado, y como viene en la gran mayoría de las expediciones, satisface 31 reales y 80 céntimos, por quintal, en España; y 39 reales en Portugal.

Esto hace creer que no tenga mucha razón el Sr. Da Costa, al opinar que es considerable el contrabando de bacalao para España (1): lo que sí podrá suceder es que se hagan introducciones de pequeñas cantidades para puntos de la frontera lejanos de los

(1) *Memoria citada*;—pág. 318.

puertos españoles donde pudieran surtirse. Apoya esta creencia la circunstancia de que solo se consumen allí de 17 á 18 millones de quintales, ó sea 4 y 1½ libras de bacalao, por individuo. Mayor parece que debería ser la cantidad, desde que por la disolucion de la Compañía portuguesa, creada en 1836 para la pesca en Terranova, el bacalao inglés, dinamarqués y sueco no tienen concurrencia en Portugal; y cuando es tan grande la afición de sus habitantes á este alimento, que lo prefieren al pescado nacional, para cuya proteccion están señalados los derechos crecidos que el Arancel fija. En España, donde no se halla tan generalizado este consumo, se introducen sin embargo, adeudando derechos en las aduanas, 610.000 quintales de bacalao al año, que corresponden á 4 libras por habitante.

El *cacao* paga en España 148 y 64 reales, por quintal, segun las clases, y en comercio directo; y 190 y 96 reales desde los depósitos: en vez de 101 reales, en todos los casos, que adeuda en Portugal.

La *canela de Ceylan* 8 reales, por libra; en vez de 1,14 reales. Esto es causa del contrabando de que hablamos en el Capítulo XII.

Los *cueros al pelo* procedentes de los depósitos de Europa 25,85 reales, por quintal; en vez de 8,60 reales. Esta diferencia ha hecho temer fundadamente si podría dar motivo á defraudacion en nuestras aduanas terrestres.

La *hoja de lata* 74 reales, en quintal; en vez de 3,45 reales, que es la cuota señalada á todos los hierros manufacturados. Este derecho tan módico se explica por no tener Portugal interés en proteger esta industria de que carece.

Los *carruages de cuatro ruedas* 30 por 100 sobre avalúo; en vez de 5.750 reales, que equivalen á igual tipo, valuando el carruage á 5.000 francos.

Las *duelas* 26,50 reales, el millar; en vez de un derecho que varía entre 25 y 320 reales segun el grueso de las duelas. Esta última circunstancia está bien entendida; pero no se comprende cómo existe un derecho tan elevado en un país cual Portugal, que debiera favorecer más de lo que lo hace el envase y exportacion de un caldo como el vino, que forma el principal ramo de su comercio de esta clase.

El *cobre de primera fundicion* 47,70 reales, por quintal; en véz de 2,87 reales.

No seguiremos estampando más diferencias entre los Aranceles de uno y otro país; puesto que los artículos ya mencionados son los principales, bajo el concepto de rendimientos al Tesoro: pero resta, todavía, otra dificultad grave que en este mismo sentido ofrecería la union aduanera peninsular, cuál es la manera con que habrían de ser tratados los frutos producidos en las Provincias de Ultramar.

En Portugal estos géneros adeudan la quinta parte de los derechos señalados en el Arancel general; escepto el *azúcar* de sus colonias, que solo paga, segun Real Decreto de 31 de Diciembre de 1852, y por término de diez años, que concluye en igual día de 1862, la módica cuota de un rei por 459 gramas (2 reales y 50 céntimos por quintal.) Este comercio es allí insignificante; y no existe tampoco el grande interés fiscal que España tiene: como que sobre el aguardiente de cañas, azúcar y café, procedentes de las Islas de Cuba, Puerto Rico y Filipinas, percibieron las aduanas españolas 29 millones de reales, durante el año de 1859.

No es ahora ocasion oportuna de discutir sobre la necesidad de conservar ó derogar este sistema, que traería consigo, en este último caso, la supresion tambien de los derechos que pagan los frutos peninsulares en las posesiones de Ultramar, donde los derechos de aduanas constituyen uno de los más pingües rendimientos públicos. Pero, una vez realizada la union aduanera, los frutos coloniales españoles habrían de ser considerados en Portugal del mismo modo que en la metrópoli.

Aún sin modificar nosotros la legislacion que hay establecida sobre el particular, el Gobierno portugués opondría mucha repugnancia para avenirse á ello: puesto que en el día paga allí la arroba de azúcar 21 reales con 60 céntimos, y el quintal de café 80 reales con 20 céntimos; en véz de 8 reales con 50 céntimos y 35 reales con 90 céntimos respectivamente, que satisfacen en España. Estos dos artículos le producen 25.840.000 reales, por una introduccion média anual de 1.100.000 arrobas de azúcar, y 26.000 quintales de café; constituyendo ellos solos la cuarta parte de su renta de aduanas.

La libertad comercial interior no se comprende, segun queda anteriormente manifestado, sin el establecimiento de un sistema de

impuestos que reconozca, por principal base, hacer desaparecer las desigualdades en las condiciones de producción y venta de una mercancía, en la parte que dependa de los Gobiernos.

Estas diferencias constituyen verdaderas aduanas interiores para artículos, como el tabaco, la sal y otros. Cuan difícil no sea arreglar este asunto lo demuestra el qué, á pesar de los años transcurridos, no ha sido posible todavía plantear en Alemania dicha igualdad general, por lo relativo á las cuotas exigibles en lo interior, sobre el consumo del vino, aguardiente, cerveza, pan, harina, carne y grasas. La asimilación en la manera de tratar los productos propios de un país y los de los otros pueblos asociados es el sistema que ahora se practica allí, y que podría llamarse de igualdad local. Es, en verdad, menos complicado y vejatorio que el de exigir en las fronteras respectivas, como derecho de compensación, una cuota igual á la diferencia resultante entre el impuesto establecido en el país en que se introduzcan y el señalado en aquél de que procedan las mercancías, según se hacía en los primeros tiempos de la Asociación alemana. Pero, aún cuando la actual práctica sea un adelanto, no excluye la conservación de un régimen de vigilancia, que viene á constituir, en cierta manera, el restablecimiento de la línea de aduanas en los pueblos que se vieron obligados á suprimirlas, por los graves inconvenientes que irrogaban á sus transacciones comerciales.

Pasando, ahora, á tratar de los artículos que, monopolizados por el Gobierno, constituyen las rentas estancadas en España, hallamos, en primer lugar, los *tabacos* que en el año de 1859 dieron un total producto de 274.380.000 reales; y, descontando el 42,55 por 100 de gastos, quedaron de rendimiento líquido 157.620.000 reales.

Hasta 1.º de Mayo del año actual ha estado en Portugal arrendado el monopolio del tabaco; cuyo sistema administrativo, de fabricación, venta y vigilancia no piensa el Gobierno modificar, sin que la experiencia demuestre las mejoras que son asequibles (1). Su elaboración se concentraba en la única fábrica de Lisboa; y el Tesoro percibía anualmente por el contrato 38.525.000 reales vellón.

(1) « *Relatorio sobre o estado da fazenda pública.* » — 1860.

Unánime es la opinion de que el tabaco español es superior en calidad al portugués: y, á pesar de ser entre nosotros más moderado el impuesto, corresponden á cada español 10 reales con 20 céntimos en el producto líquido de esta renta; y solo 9 reales con 60 céntimos á cada portugués. Por eso créese aquel Gobierno con fundado motivo que, así el Erario nacional como los consumidores resultarán beneficiados con la terminacion del contrato; el cual, como todos los actos de igual índole, es la prueba evidente de un estado poco lisonjero en la Hacienda pública, y de la falta de un sistema basado en las buenas doctrinas económicas.

No vemos dificultad para la union en el estanco del tabaco. Parécenos, por ahora, lejano el tiempo en que el estado de la Hacienda pública permita, dejando libre este artículo, obtener líquidos cerca de 160 millones de reales al año, con solo el establecimiento de un derecho, en la entrada por las aduanas, al tabaco en rama y manufacturado; y de una contribucion sobre la fabricacion y venta que se realizasen en España. Planteada la administracion comun del monopolio en los dos pueblos, con un mismo sistema para la venta, sobre la base de las calidades y de los precios del tabaco en España, con preferencia á los de Portugal, pero que podrían modificarse, segun la experiencia aconsejara; y dividiendo el producto líquido proporcionalmente al número de sus habitantes, quedaria arreglado, de una manera sencilla, este punto.

Sigueluego, en importancia, la renta de la *sal*; en la que el Tesoro español obtuvo, como ingreso líquido en 1859, hasta 75.903.817 reales, por la venta de 4.120.000 quintales, de los cuales 1.560.000 se dedicaron á la exportacion, y 2.560.000 para el Reino.

Este consumo es poco inferior al que, atendido el de Portugal, corresponderia á una poblacion cuádruple. Y, sin embargo, la sal es allí un artículo libre; y el pescado el alimento principal de las clases poco acomodadas en los distritos marítimos, hasta el punto de haber calificado de *ictiofago* al pueblo portugués uno de sus escritores más patriotas é ilustrados.

Quien solo tenga en cuenta los principios económicos que pasan hoy por ciertos, exigirá sin duda alguna que, equiparándose España á Portugal, se desestaque entre nosotros la sal, materia primera para algunas industrias importantísimas, auxilio preciosos

para la cria de ganados, y condimento, en fin, indispensable de los alimentos del hombre.

¿Es conveniente, empero, prescindir de consideraciones que, no por ser de índole diversa de las anteriores, dejan de ser atendibles? ¿Es fácil hallar, por medios menos onerosos, la crecida suma de 76 millones de reales líquidos, que el Tesoro español consigue del estanco de la sal?

Creemos que no: y en tanto que la riqueza no aumente sensiblemente, no será dado al Gobierno de España adquirir este indispensable recurso, ni por recargos á la propiedad inmueble, ni por una contribucion especial sobre la ganadería, ni por el impuesto indirecto sobre los consumos, ni por el de una cuota exigible sobre la explotacion de una substancia sembrada y esparcida por do quiera, en montes, valles y llanos, en lagos, fuentes y pantanos. Sin duda el Gobierno debe tender á dejar en libertad, en un plazo que las circunstancias únicamente pueden fijar, la produccion y la venta de la sal; pero por ahora creeriamos suficiente que se eximiese del impuesto la destinada á la industria, salazones y ganadería, con los procedimientos empleados por otros Gobiernos, especialmente el belga, y que son superiores á los planteados en España. La cantidad que dejaría de percibir el Tesoro no merece mencionarse; y podría cubrirse con el mayor ingreso de otras rentas de productos eventuales.

Calculándose que en Portugal sale la sal á 18 libras por habitante, este pequeño aumento sobre lo que en España sucede prueba que son infundadas las esperanzas de los que creen que al desestanco de dicho producto seguiría un grande aumento en su consumo.

Coincide este resultado con el que se deduce de las observaciones hechas en algunos países de Europa, por el célebre naturalista Milne Edwards (1), quien sostiene que «diferencias muy grandes» en el precio de la sal, ó en los recursos pecuniarios de los consumidores, influyen muy poco en la cantidad de esa materia con «que condimentamos nuestros alimentos: lo que, por otra parte, se explica por la pequeñez del gasto preciso para satisfacer esta necesidad.»

(1) «Rapport sur la production et l'emploi du sel en Angleterre, adressé á Mr. le Ministre d'Agriculture» — 1850 — pág. 34.

De las dificultades de la union aduanera esta es una de las más graves.

Dirijiéndome á personas ilustradas, que conocen prácticamente muchas de ellas cuan difícil es resolver las cuestiones que se rozan con el sistema de impuestos de un país, no necesitaré ponderar las consecuencias de que imprudentemente se privase la Hacienda pública de España de 76 millones de reales líquidos, que emplea ahora en el sostenimiento de las cargas nacionales.

Mucho se ha discutido sobre la conveniencia de desestancar entre nosotros el tabaco y la sal: pero siempre se ha tropezado con obstáculos poco menos que insuperables, además de lo gravosos que eran para los contribuyentes en general los remedios que se proponian; obstáculos cada día más difíciles de vencer, á medida que se aumenta el producto de aquellos dos artículos estancados.

En 9 de Noviembre de 1855 un celoso Ministro de Hacienda presentó á la Representacion nacional dos proyectos, estableciendo el desestanco; pero, prescindiendo de que los rendimientos que el Tesoro percibia entonces no eran tan elevados como ahora, los recursos que habian de sustituir al sistema que se trataba de derogar, parecieron generalmente más gravosos y complicados. Consistian 1.º en un recargo de 5 por 100 á la contribucion territorial, que entonces era 100 millones menos que ahora: 2.º en otro 5 por 100 sobre la industrial y de comercio: 3.º en un derecho de entrada á todos los tabacos: 4.º en otro de 16 reales por quintal de sal consumida en los pueblos donde hubiese derecho de puertas: 5.º en la cuota correspondiente por este concepto en las demás poblaciones, tomando por tipo 16 libras por habitante; y 6.º en la incorporacion en las matriculas, para la contribucion industrial, á los almacenistas por mayor y menor, á los expendedores ambulantes y á los fabricantes de tabacos, á los almacenistas por mayor y menor de sal, á los mercaderes ambulantes, á los patrones de buques que la embarcáran, y á los dueños y arrendatarios de salinas. El Gobierno, al presentar estos proyectos, cedió á consideraciones políticas más bien que económicas; y espresó su muy fundado recelo de no haber podido acertar á resolver tan árdua cuestion. Posteriormente no ha vuelto á suscitarse la reforma del sistema actual, que tiene por difícil y aún impracticable ahora la mayoría de las personas entendidas en estos asuntos.

La *pólvora*, por último, es un artículo monopolizado por los Gobiernos de ambas Naciones peninsulares, y de cuya fabricacion no han querido desprenderse.

Solo 6.700.000 reales produjo como rendimiento liquido en España en 1859; y un millon escaso en Portugal, incluyendo la entregada á los Ministerios de la Guerra y de Marina: de modo que casi no merece fijar la atención este artículo, cuyo estanco debería desaparecer como inútil.

Hasta Felipe III fué libre la fabricacion y la venta de pólvora (1); y desde entonces el estanco ha sido impotente contra los esfuerzos de la inteligencia y de la industria. La prevision que estableció el monopolio, no ha impedido jamás que las exigencias del consumo, empleando unas veces el comercio exterior, y fomentando en otras el trabajo nacional en establecimientos clandestinos, ambulantes y hasta permanentes, hayan quedado satisfechas con cuanta pólvora ha sido necesaria, y cuya elaboracion es sencillísima. Reciente se halla todavía lo que sucedió durante la última guerra civil, en que ninguna de las fuerzas beligerantes dejó de tener pólvora suficiente para sostener la lucha empeñada.

Existiendo el estanco en España y en Portugal, la pólvora no puede ofrecer inconvenientes á la liga aduanera. Lo que sí convendría es mejorar su fabricacion; y sobre todo proporcionar sus productos al consumo á precios más bajos que en el día, si el estanco continúa: porque la pólvora ha llegado á ser ya un verdadero instrumento de trabajo. Bajo el punto de vista militar, además, solo será dable hacer certeros los disparos de los soldados, cuando no se economice la pólvora, porque se halle muy barata; ventaja á que deben, en parte, su fuerza el ejército y la marina de Inglaterra.

(1) *Exposicion de la Sociedad Económica de Madrid á S. M.: Junio de 1854.*

CAPÍTULO XVI.

Continúa el exámen de los inconvenientes fiscales para la union ibérica de aduanas.—Distribucion de sus rendimientos, teniendo por base el número de habitantes de cada pais.

Falta, aún, tratar de una cuestion importantísima.

Los rendimientos líquidos que resultasen, despues de deducidos los gastos de toda la parte administrativa de la renta de aduanas, de la cobranza del impuesto, y de la vigilancia ejercida por la fuerza represora del comercio ilícito, en la frontera de Francia y en las costas de toda la Península ibérica, deberían ser distribuidos entre los dos Estados asociados, teniendo en cuenta la poblacion respectiva de cada uno. Cuantos argumentos se opongan á esta base fundamental pueden y tienen que ser rechazados, como trataremos de justificar.

El sistema que defendemos es el mismo que se adoptó, por regla general, en el Zollverein; y las excepciones que á él se hicieron no podian menos de ser admitidas, por las poderosas razones en que se apoyaban.

La ciudad libre de Francfort sobre el Mein tenia proporcionalmente mucho mayor consumo de mercancías sujetas al impuesto, segun acontece con toda poblacion urbana comparada con la rural: y así es que aquella se computó hasta en un poco mas de su cuádruplo; al paso que la rural figuró solo por su cifra efectiva. Prusia, perjudicada en los derechos que percibia por el tránsito y

navegacion sobre el Oder, el Vistula y otros rios, recibió una mejora anual de cuatro y medio millones de reales: pero se vió obligada á someterse al principio fundamental de la poblacion; á pesar de que los rendimientos que antes percibia disminuyeron considerablemente, despues de la union, cuando se prescindió de la base de los consumos. Y en cuanto á la distribucion especial que se hizo de los derechos de exportacion y de tránsito, se fundó en que ciertos artículos, que constituian la mayor entidad de ellos, procedian de las Provincias prusianas. Por último: si en el Tratado de 7 de Setiembre de 1851, que reunió al Zollverein el Hanover, Oldemburgo y Brunswich, ó sea el Steuerverein, se concertó que, además de la parte correspondiente en el producto líquido, con arreglo á la poblacion, se aumentára la renta para los nuevos Estados asociados con tres cuartas partes, lo cual equivalia á acrecer el número de sus habitantes en un 75 por 100, esto dimanó del gran interés que Prusia tuvo en estorbar al Austria la formacion de una nueva liga con los principales Estados de la antigua, que quedaria así disuelta; y del temor que abrigó de recaer en su anterior aislamiento.

Pero semejantes concesiones son verdaderos retrocesos en el camino emprendido de formar grandes grupos, que no tengan los inconvenientes de la extremada division de Estados con sistemas económicos distintos.

En materia de asociaciones, es innegable que debe tenderse á conciliar los intereses, disminuyendo los privilegios; no á desligarlos, ensanchando el número de los exceptuados y favorecidos.

Hay en todas las cosas circunstancias en que no puede prescindirse de optar entre dos males: y en el caso relativo á la distribucion de los rendimientos es preciso renunciar á la estricta justicia, cual sería que aquellos guardasen la misma proporcion que los consumos respectivos. El intentar obtenerla ocasionaría un gran número de pesquisas y vejaciones que, además de ser de todo punto insuficientes para hallar esa regla proporcional, imposibilitarian la libre circulacion de las mercancías por lo interior del Reino, sin la cual es nula de hecho toda asociacion comercial.

Se objetará á estas reflexiones que Portugal saca más partido de sus aduanas que España de las suyas, habida en cuenta la poblacion de ambos Reinos; que tambien consume mayores cantidades de algunos de los artículos más productivos, como por

ejemplo, el azúcar y el bacalao; y que, por lo mismo, reclamaría con justicia del ingreso total de las aduanas unidas, una cuota por individuo superior á la que se fijase á España.

A esto respondemos que con el nuevo Arancel los consumidores portugueses saldrían beneficiados en aquellos artículos cuyos derechos se rebajasen; mientras que el alza que tendrían que sufrir en otros, permitiría desarrollar algunos de los elementos de producción fabril, y en especial la minera.

Debe, además, tenerse muy en cuenta que la pequeña proporción en que crece la renta de las aduanas portuguesas prueba que el consumo que nuestros vecinos hacen de efectos extranjeros y de las colonias, excede á sus verdaderas fuerzas comerciales. En los primeros cincuenta años del siglo actual, los valores de la importación han bajado en una mitad, y las exportaciones han disminuido en dos terceras partes; bajas que no pueden menos de llamar la atención, aún considerando que Portugal servía, á principios de este siglo, de depósito para las mercancías que iban al Brasil.

Entretanto, los productos de las aduanas españolas han ido creciendo, en los últimos diez y ocho años, desde una suma muy poco superior á la de la misma renta en Portugal, hasta otra que es 258 por 100 mayor.

Este movimiento en alza debe ser cada día más acelerado, por las reformas que no podrán menos de hacerse en el Arancel; y porque terminadas, dentro de tres ó cuatro años, las principales líneas de ferro-carriles, exportaremos mucho más trigo, vino y aceite que ahora: aumentándose, también, las importaciones del extranjero y de las posesiones españolas ultramarinas.

Sería, por lo tanto, una imprudencia, no disculpable en los Gobiernos, privarse para lo porvenir de un aumento de renta que, á la vez que es evidente, será necesario para atender á las obligaciones del Estado, que también han de crecer en igual, ó acaso mayor proporción.

Otro de los argumentos en contra de la base de la población para el reparto del producto de las aduanas en la unión ibérica, es que podría traer consigo complicaciones embarazosas y desagradables; y ocasionar serios disgustos y malas inteligencias entre las administraciones superiores de ambos países.

Tenemos el sentimiento de no convenir en este punto con el ilustrado Sr. D'Oliveira Pimentel, que tan luminosamente ha escrito sobre la liga.

Si es cierto que existen todavía hoy, por desgracia, preocupaciones y susceptibilidades en el pueblo portugués contra el español, aún cuando carezcan de fundamento sólido en que apoyarse, no creémos que sea un medio muy á propósito para anularlas, y sustituirlas con amistad, confianza y simpatía recíprocas, sostener la utilidad de administraciones no solo independientes para su régimen interior, sino que carezcan entre sí de lazos de ninguna especie, y percibiéndose los valores de cada aduana por el Tesoro del país en que esté aquella situada.

Conviene, por lo contrario, tratar por todos los medios posibles de infundir buena fé en las relaciones internacionales; considerar á toda la Península en este caso como un solo pueblo, en que no se conozcan diferencias para los habitantes de cualquiera parte de ella dedicados al tráfico; y no dar los Gobiernos mismos pretextos para que se arraiguen en las masas poco ilustradas ideas erróneas y perjudiciales, cuya existencia lamentan todos los hombres públicos importantes de ambas Naciones. Los odios y antipatías no solo son lamentables en estos casos; sino que, si se prescinde de borrarlos ó al menos de modificarlos, sustituyéndolos con el afecto y cordialidad inherentes á la consideracion que merece el buen proceder de los pueblos entre sí, es inútil mortificarse, discutiendo los medios más adecuados para hermanar sus intereses.

¿Quien será capaz de averiguar el punto en que se consumirán las mercancías, una vez introducidas? ¿Cómo se podrá asegurar, por otra parte, que la circunstancia de introducirse cualquier objeto por cierta localidad determinada, sea una prueba de que en ella habrá de consumirse?

Constantemente se observa que el comercio tiene ya determinados de antemano los puntos á que ha de dirigirse en sus expediciones; y que es muy difícil hacer que los varíe. Eso sucede, y no de pronto tampoco, solo cuando se establecen modificaciones radicales en las condiciones del comercio interior; como, por ejemplo, la construccion de una vía férrea, las rebajas considerables en el costo de los transportes, ú otras medidas por el estilo.

Si se aceptase, por lo tanto, la base de que los valores de

cada aduana sean para el país á que pertenezca, en vez de confundirse en la totalidad de los de la asociacion, resultaría que el ferro-carril de Badajoz á Lisboa, construido por un español, y en el que se habrán interesado no pocos capitales de nuestro país, atrayendo en lo sucesivo á aquel puerto del Océano gran parte del comercio que América, Inglaterra y otras Naciones del Norte hacen con los de España, disminuiría el actual producto de sus aduanas; para aumentar los ingresos del Tesoro de un pueblo extranjero, cuya susceptibilidad llega hasta el punto de creer que su independencia quedaría afectada con el establecimiento de una administracion comun, para los impuestos que sean resultado de la igualdad de su legislacion arancelaria.

Aún repartiendo el producto de las aduanas unidas proporcionalmente á la poblacion, Lisboa y Oporto ganarían siempre mucho; porque vendrían á reemplazar á los puertos españoles que ahora surten á aquellas de nuestras Provincias que acudirían, en el caso de que hablamos, á los puertos portugueses. El pueblo español recogería entonces en Oporto y Lisboa la parte que perdería en Sevilla, Cádiz y otros puntos del Océano. Pero, si se aplicase el producto de las aduanas de Portugal á aquel Tesoro, la pérdida de lo recaudado en las de España sería una baja efectiva, sin compensacion de ninguna clase; y el Gobierno que accediese á ello cometería una verdadera insensatez.

No queremos poner en duda que las actuales relaciones mercantiles entre Portugal é Inglaterra, sean la consecuencia natural de la necesidad que ambas Naciones tienen de cambiar sus productos agrícolas y fabriles; y que en ellas no median más intereses que los que tratan de regularizar las leyes generales económicas, y no otra clase de ideas y sentimientos.

Pero no es menos cierto que será inútil tratar de modificar, en largo tiempo, las condiciones comerciales de un país que puede considerarse de hecho, en este punto, como una colonia inglesa, y que seguirá siéndolo mientras dure el estado que ahora tiene.

Las aduanas de Lisboa y Oporto son las únicas por donde se introduce la gran mayoría de los objetos que constituyen su comercio exterior: y de los datos que tenemos á la vista, resulta; que de los 239.680.675 y 238.541.028 reales, á que ascendió el valor de las mercancías importadas en Lisboa, en los años eco-

nómicos de 1856 á 1857 y de 1857 á 1858, procedían de Inglaterra y sus colonias (Terranova) 108.397.650 y 144.690.756 reales; como asimismo que de los 154.285.896 reales, que valían los objetos extranjeros introducidos en Oporto en el año de 1859 á 1860, eran de Inglaterra 88.210.512 reales.

¿Podrá nadie créer que semejante estado de cosas variará, en lo más mínimo, con el establecimiento de la liga aduanera? El único caso en que esto podría suceder en parte, y no dejaría, sin embargo, de ofrecer dificultades, sería el en que, prescindiéndose de asociaciones, se plantease un Arancel en España que atrajera el comercio que Inglaterra sostiene ahora con Portugal; y recibiera esta Nación, por nuestro intermedio, gran parte de los objetos extranjeros que necesita.

Para el repartimiento de los derechos de aduanas sobre la base de la población, no es tampoco una dificultad insuperable, ni mucho menos, según se trata por algunos de hacer créer, la falta de un Censo exacto de los habitantes de ambas Naciones, hecho con arreglo á un mismo sistema, y que se rectificase cada tres ó cinco años, á lo más.

No son frecuentes las causas que motiven alteraciones profundas en el número total de personas que residan en un país extenso, como lo son las dos Naciones peninsulares; aún cuando puedan variar temporalmente de residencia, dentro de la gran entidad nacional.

En España ya se poseén dos recuentos de la población, hechos recientemente con arreglo á los métodos más perfectos que se conocen en otros pueblos; y, aún cuando no puedan pasar por inmejorables, siempre serían un grande adelanto para quien, como en Portugal acontece, no posea un Censo que merezca fé, ni aún aproximada, por los graves defectos que se sabe contienen los datos recogidos allí sobre este particular (1).

El establecimiento de fiscalizaciones ó intervenciones mútuas por funcionarios portugueses en las operaciones de las aduanas de España, y viceversa, es un derecho incuestionable; que no debe omitirse en un Convenio de esta índole, y que se halla consignado en todos los análogos.

(1) Véase la *Obra* de Da Costa: Capítulo *População*.

No es preciso que estas operaciones sean constantes, y en todos los puntos; lo cual las haría muy costosas: y no conviene, tampoco, olvidar que una de las bases para cuantos hechos se rocen con la union aduanera, son la buena fé, la armonía y la cordial y leal franqueza en las partes asociadas.

Los Gefes de las aduanas de cada Provincia deberían remitir, en las épocas que estén determinadas, los estados expresivos de la recaudacion de cada punto, los datos estadísticos relativos al comercio, y todas las noticias que les pidiese la Direccion general central, en la que tendrían participacion Gefes y empleados de ambas Naciones. Todo esto quedaría sujeto para sus detalles, segun se comprende fácilmente, á lo que dispusieran los Reglamentos, que habrían de redactar personas competentes, reunidas, de uno y otro pais; y en los que no se omitiese ninguna de cuantas garantías y seguridades se conceptuáran indispensables, para disipar hasta la más minima sombra de recelos, rivalidades y complicaciones en cualquier sentido: males son todos estos mucho más fáciles de sospechar, cuando las administraciones sean independientes, que cuando una sola.

Por lo mismo: aún asintiendo á contemporizar con las preocupaciones y susceptibilidades populares inmotivadas, es preferible atender solo al número de habitantes en el reparto de los rendimientos generales de las aduanas.

Muy beneficiosas son, á veces, las competencias entre los puntos de recaudacion de cualquier impuesto, cuando se aspira á hacer á unos más productivos que otros: pero una dolorosa y continua experiencia ha demostrado que de estas emulaciones, al parecer honrosas, no suelen obtenerse resultados ventajosos al Erario.

Cuando los consumos no se desarrollan en un punto en la misma escala que los ingresos, y estos son mucho mayores de lo que se recaudaba antes en épocas normales, hay fundamento para créer que depende de franquicias y bonificaciones otorgadas á los adeudantes; quienes tienen, por lo mismo, interés en llevar sus mercancías á los puntos donde no se guardan grandes escrúpulos en la rigida observancia de las leyes fiscales: irrogándose con ello perjuicios al comercio de buena fé, y una rebaja efectiva en la totalidad de los ingresos del Tesoro.

En toda administracion bien entendida, los aumentos injusti-

ficables de los rendimientos de una aduana, cuando no acrecen proporcionalmente todas las demás del país, no alucinan á los hombres ilustrados; y no son argumento favorable, sino contrario y con mucha justicia, al buen proceder de los funcionarios que la dirigen.

El orden y la armonía general de la asociación exigiría que, respetándose la independencia de cada parte de ella, se le reservase el derecho de aplicar las penas por las infracciones á la legislación, así de Aranceles, como administrativa, que se cometiesen en su respectivo territorio; cuya legislación uniforme impondría necesariamente el mismo castigo para los delinquentes de igual naturaleza.

La exposición que hemos hecho de las dificultades que se oponen por el Tesoro á la unión de aduanas, y las que habría para el reparto de su comun producto, atendido el estado de los ánimos entre nuestros vecinos, que no se contentarían sino con una proporción excepcional en su favor, prueban que deben abrigarse pocas esperanzas, por ahora, de que la liga se realice; sobre todo si, como creemos, el Gobierno español había de tratar de basarla en disposiciones que asegurasen, á la vez que las exigencias de la justicia, los intereses de nuestro país.

Por último: el Tratado que se hubiese de celebrar, en el caso de realizarse la liga aduanera, debería ser por un corto número de años, que podría tal vez fijarse en cinco; sin perjuicio de prorrogarle por más tiempo sucesivamente, á medida que conviniesen en ello las dos Naciones contratantes: adoptando entonces las medidas que creyesen oportunas, en interés mútuo de los habitantes de uno y otro país.

CAPÍTULO XVII.

Inconvenientes políticos de la union de España y Portugal.

Hemos expuesto algunos de los inconvenientes que van unidos á la liga de las aduanas de las dos Naciones peninsulares.

Pero, como no falta quien piense que son tantas y de tal cuantía las ventajas inherentes á la union de ambos pueblos, que ante ellas deben aparecer como de poquísima monta las dificultades é inconvenientes que se presentan; y que merecen ser desatendidas, por lo mismo, todas las razones económicas y fiscales que se aduzcan en contra de la liga aduanera, base principal y medida la más influyente en la fusion política de ambas nacionalidades, séanos permitido exponer, aunque de pasada, algunas consideraciones sobre los inconvenientes de esta fusion, si se quisiera forzarla y realizarla atropelladamente.

Sin duda alguna los pueblos europeos marchan en el día á reunirse en grandes concentraciones.

La experiencia ha ido demostrando que, ante la inmensa fuerza de que disponen los Gobiernos que están al frente de Naciones populosas y ricas, sobre todo si en ellas se halla establecida la centralizacion política y administrativa, de poco ó nada sirven los esfuerzos, por generosos y alentados que sean, de aquellas Naciones pequeñas que tienen solo una autonomia nominal; y los males, sin las ventajas, de la nacionalidad verdadera.

La historia, las tradiciones, los intereses materiales han tenido,

y tienen aún, divididos pueblos que la naturaleza ha hecho hermanos; y que la geografía misma indica deberían fundirse, de pequeños Estados independientes que han sido hasta ahora, en nacionalidades grandes y compactas.

Es absurdo que mientras se trata, por medio de ferro-carriles, de borrar las distancias, de abreviar el tiempo, de hacer, en fin, expeditas las relaciones entre los hombres, y el trueque no solo de mercancías, sino también, por decirlo así, de ideas y de sentimientos, vengan Reglamentos de Aduanas y Aranceles, opuestos en tendencias, á detener con una mano lo que los Gobiernos empujan con otra.

El telégrafo eléctrico y hasta la contabilidad misma con sus progresos han hecho fácil y clara la dirección política de vastas asociaciones humanas y su gestión administrativa; y todo de consuno, así fuerzas morales, como materiales y físicas, conspira á una reorganización de la Europa.

En ella figurará probablemente España reunida con Portugal.

Si, para honra de la humanidad, las cuestiones materiales no son en adelante las únicas que la agiten: si otras más elevadas, morales y religiosas, han de dar pábulo á la actividad de los pueblos, purificándola, ¿quién sabe si el catolicismo, mal representado ahora por solo dos grandes pueblos, uno de ellos en notoria y palpable decadencia, necesitará presentarse robusto, creyente en su esencia y en su principio, y apoyado en nacionalidades que parecía contentarse hasta aquí con un pasado brillante, sin aspirar á un porvenir que las indemnizara de su poco envidiable presente?

La unión de ambos pueblos peninsulares está asegurada por la natural tendencia del siglo; y no necesita, por lo tanto, que se la apremie demasiado. No deben, tampoco, dejar de tenerse en cuenta ciertos obstáculos en que, al parecer, no paran mientes los entusiasmas de esta fusión.

¿Es Portugal un pueblo cuya unión á España no le acarreé dificultades de ninguna especie?

Lejos de nosotros ningún sentimiento hostil, ni aún desdeñoso hacia nuestros vecinos, á quienes desde ahora consideramos como hermanos.

Pero, si España ha debido, hasta cierto punto, su grandeza como su decadencia, á causas principalmente externas, á ellas

en mayor proporcion ha debido Portugal su antiguo poderío, y el lugar que ocupa en la historia. Privado de estas causas exteriores de grandeza, lucha ahora con graves dificultades internas; y ha de pasar no poco tiempo antes de que, vencíéndolas la energía lusitana, se presente Portugal como un cuerpo político, cuya union dé una gran fuerza á otro con quien viniera á fundirse.

Un país que no cuenta con una produccion agrícola, y mucho menos minera, proporcionadas á los elementos de riqueza que plugo á la Providencia esparcir con mano pródiga por su suelo; que con una poblacion muy poco densa tiene que comprar parte de su alimento á los extraños, consumiendo la mayoría de sus habitantes pan de maiz ó de centeno; país sobre el que pesa una deuda pública exterior enorme; que carece del capital nacional que para un pueblo representan sus obras públicas, el material de guerra terrestre y marítimo, y la instruccion de todas las clases; que no posee grandes museos ni otros establecimientos nacionales; que, en una palabra, solo á duras penas sostiene un reducido presupuesto en *deficit*, que arroja una cuota individual contributiva menor que la de ningun otro pueblo algo notable de Europa, ¿es un elemento de fuerza ó de debilidad, para la Nacion con quien ligára sus destinos?

Hay personas que quieren sacar un gran partido en favor de Portugal, por la circunstancia de que sus transacciones mercantiles con las Naciones extranjeras son relativamente superiores á las de España.

Sucede, en efecto, que mientras aquellas ascienden á 800 millones de reales en un año, que corresponden á 200 reales por habitante, las de España solo importan 2.300.000.000 ó sea 147 reales por individuo.

Al abrigar semejante creencia, se demuestra carecer de ideas claras acerca de la situacion verdadera de las cosas en Portugal; pues, si bien este país compra el extranjero por valores proporcionalmente mayores que España, es porque salda parte de sus cuentas con gruesas cantidades de numerario, que ni producen sus minas, ni son resultado de ganancias realizadas por sus comerciantes y demás clases productoras.

Lo triste de la situacion económica de Portugal dimana de que su Gobierno cubre anualmente el *deficit* del presupuesto con capi-

tales extranjeros que toma á préstamo, y que esparce en la sociedad portuguesa, por medio de los gastos públicos; la cual los devuelve en pago de las mercancías que del extranjero recibe. De este modo se quedan nuestros vecinos sin los capitales que sostienen la funesta situacion de su Tesoro; pero pagando por ellos crecidos intereses: á cuya salida debe atribuirse, en gran manera, el alto valor que el dinero tiene allí, por su rareza en la circulacion.

En España la exportacion en numerario se sostiene por la explotacion de sus minas, y por el que procede de las remesas de sus posesiones ultramarinas: y así se observa que, en condiciones normales, los cambios no nos son desfavorables; ni ha dejado de ir envileciéndose el valor de los metales preciosos, prueba segura de su relativa abundancia.

Aquella situacion variará, sin duda. Lo esperamos tanto cuanto lo deseamos.

Los portugueses trabajarán con energía, cada dia creciente, en recorrer el espacio que han dejado adelantarse á otros pueblos. A las ilusiones del amor propio que les hace contentarse con su situacion actual, sucederá el conocimiento claro y preciso de los hechos; y á éste, esfuerzos repetidos para no figurar como uno de los más rezagados en la civilizacion europea. Pero, en tanto que se realiza, si se tratase de unir inmediatamente Portugal con España, esta tendria que dividir su actividad, su energía y sus capitales; empleando no pequeña parte en el Reino vecino. Lo que la esfera de actividad española ganase en extension, lo perdería en intensidad: es decir que, aún cuando en menor escala, copiaríamos la política de los siglos xvi y xvii que, distrayendo las fuerzas españolas, debilitó la Nacion, atrayéndose los anatemas de cuantos publicistas han tratado de explicar las causas de la decadencia de este gran pueblo.

La generacion española que realice la union con Portugal, si esta es prematura, plantará un árbol á cuya sombra no se sentará; y cuyo fruto recogerán solo las generaciones futuras.

Ahora bien; ¿se encuentra España en tal situacion, que pueda prescindir de ciertos inconvenientes, de ciertos gastos, de pérdidas no pequeñas para su Tesoro, y de cierto enervamiento en su actividad nacional; teniendo que limitarse á sembrar para lo porvenir, cuidando menos de cosechar para lo presente?

Propio es de grandes pueblos plantear una política, cuyos resultados sean grandes, aunque lejanos; pero la prudencia aconseja no exagerar este principio, desconociendo los intereses de hoy por atender á los de mañana. Y, cuando una Nación se encuentra, como España, con un Tesoro público no afianzado sólidamente, segun lo demuestra el estado de su crédito público, débil todavía, si bien aumentando en vigor; cuando los Gobiernos han de necesitar de recursos, cada año mayores, para atender á los deberes que la centralizacion les impone, y á las exigencias de la opinion, cada dia crecientes, es de todo punto indispensable seguir una política más positiva y práctica que caballeresca, siquiera sea tachada por algunos de carecer de elevacion y de trascendencia.

Si estas observaciones son fundadas, como nos atrevemos á esperarlo; si en España los impulsos de la imaginacion, causa en parte de nuestra grandeza, pero tambien de nuestra decadencia, dejan oir los consejos de la razon, ¿qué política convendrá seguir?

Parécenos que no deben sacrificarse los intereses actuales del pueblo español á la realizacion del pensamiento de fundir en una las dos nacionalidades peninsulares. Suponiendo que nuestros vecinos estuvieran dispuestos á conspirar á este objeto, de lo que se hallan muy distantes; y siendo la liga de aduanas el primer paso que habría que andar en éste camino, conviene, en el orden de los intereses económicos, prepararla y solo prepararla.

Para que algun dia sea esta fácil y provechosa, tenemos los españoles que modificar nuestro Arancel y el sistema tributario, principalmente en la renta de la sal. Esta empresa, ¿es obra de un dia?

Que el apresurar la liga de las aduanas tiene inconvenientes graves, parécenos que resultará de cuanto dejamos manifestado en esta *Memoria*.

Dése tiempo para que produzcan fruto las mejoras que van introduciéndose en los diversos ramos de la administracion.

Termínese al menos la parte principal de nuestro sistema de ferro-carriles: solo esto equivale á una modificacion en los Aranceles, por la baja que ocasionará en los precios de los artículos principales de nuestros consumos.

Auméntese el producto líquido de las rentas estancadas; y dése

lugar á poder suprimir la de la sal, cargando sobre los diversos ramos de la produccion lo que rinde ahora.

Sigase difundiendo la instruccion primaria entre las clases populares; estimulándose así su actividad y su inteligencia.

Entonces, los portugueses aleccionados por la experiencia y por el tiempo, y viéndonos adelantados á mucha distancia, admitirán como útil, y honroso, y unánimemente, lo que á muchos de ellos les parece todavía un sacrificio de amor propio nacional, triste por demás, y doloroso.

¿Qué debe, pues, hacerse para preparar y facilitar la union aduanera?

Esto será objeto del siguiente Capítulo.

CAPÍTULO XVIII.

De los medios oportunos para promover las relaciones mercantiles legales, entre España y Portugal, independientemente de la liga de sus aduanas.

Para arreglar las relaciones comerciales entre dos pueblos, no es preciso acudir, como exclusivo recurso, al de las uniones aduaneras.

Las asociaciones ó ligas de aduanas tienen grandes puntos de contacto con los Tratados de comercio, no muy en voga ya en el día, que establecen un privilegio sobre las reglas generales constitutivas de las buenas relaciones internacionales con los demás países amigos, que sostienen habitualmente las operaciones mercantiles. Llevan, también, consigo, aún cuando no sea en la escala de los Tratados, el inconveniente grave de ligar, para lo porvenir, con lazos demasiado estrechos, á las Naciones que los celebran; las cuales se ven obligadas á sostener sus compromisos, aún cuando conozcan la utilidad y la urgencia de romperlos, y de enmendar los errores que hubieran podido cometerse al redactarlos.

Al procurar España establecer regularidad y aumento en las transacciones legales con Portugal, puede acudir á varios medios.

El que debe preferirse á todos los otros, como el más desembarazado, y que lleva directa y prontamente al objeto á que se aspira, es modificar su Arancel en la época y forma que la experiencia aconseje, en la parte relativa á las mercancías que sean la base principal del tráfico lícito é ilícito; simplificando, á la vez, los

Reglamentos administrativos, que pueden hacer insoportable la imposicion, á pesar de que la cuota no sea, por sí sola, demasiado gravosa. Es preciso, sin embargo, reconocer que este tráfico no tiene condiciones para ser jamás de gran cuantía; atendida la naturaleza de las producciones, muy análogas, de los dos pueblos peninsulares.

Hay tambien otro recurso muy digno de ser tomado en consideracion; cual es el de eximir, con medida general, del recargo de la bandera, al comercio hecho por la vía terrestre, que ahora se halla equiparado, para la imposicion de la cuota de los derechos de entrada, al que se practica en buques extranjeros.

No existen, en cuanto al tráfico terrestre, las razones que sirven de base para el establecimiento del derecho diferencial en el comercio marítimo. Aún bajo el supuesto de que este derecho diferencial subsista para los buques extranjeros, no hay razon para creer que, atendida la clase especial de las mercancías que se importan por tierra, y con el gravámen que recarga considerablemente su precio, pudiera el comercio de aquella vía hacer una competencia perjudicial para el marítimo, si se suprimiese el actual recargo de la bandera en la entrada por la frontera. El resultado es hacer á los habitantes de las Provincias de las líneas terrestres de peor condicion que á los de las de las costas; por el aumento que forzosamente hace pesar, sobre los efectos extranjeros que consumen, el derecho diferencial, que es á veces muy considerable. Con ello el Gobierno contribuye indirectamente al sostenimiento del tráfico ilícito.

Otro tanto sucede por no habilitar mayor número de aduanas fronterizas, para el adeudo de los tegidos de algodón; que es una medida más, á que pudiera apelarse, en bien del comercio y de los productos que percibe el Tesoro.

Por último: una administracion celosa é ilustrada debería tender:

1.º A facilitar las operaciones de los despachos, simplificándolos mucho en las aduanas de frontera; y reservando las mayores precauciones para los que se verifiquen en las marítimas, por ser más ocasionadas al fraude.

2.º A establecer un resguardo especial para el servicio de las aduanas; que, á la manera del creado por Real Decreto de 3 de

:

Enero de 1852, con el nombre *Aduaneros*, imponga más regularidad en las operaciones administrativas, y haga que se disminuyan los entorpecimientos para el comercio, y para el fisco mismo: como sucedió en los dos años que duró dicho Cuerpo, según se manifiesta en un documento de autoridad irrecusable, por proceder de la Dirección superior de la renta de aduanas (1); al hacerse cargo de las reformas que creía oportuno plantear, en beneficio de los rendimientos de aquel impuesto.

Y 3.º A procurar la rebaja que sea dable en las cuotas que ahora pesan sobre los buques, con los nombres de derechos de carga, descarga, faros, fondeadero y otros.

Como la mayoría de ellos se exige con arreglo al número de toneladas que miden las embarcaciones, son tanto más gravosos en el fondo estos impuestos, cuanto menor es el porte de los buques, si bien en apariencia sean iguales; y ya dejamos manifestado anteriormente que los que vienen de Portugal á los puertos de España son, en general, de muy pocas toneladas. Limitada la reforma á los de esta clase, no quedarían muy lastimados los intereses del Tesoro; el cual se indemnizaría, en todo caso, acrecentando los ingresos por el mayor desarrollo que tendría el comercio legal, si se estableciesen todas las medidas que se indican; y de consiguiente, por el mayor número de buques que llegarían á los puertos, á despachar por las aduanas los cargamentos que son ahora objeto del tráfico ilícito entre Portugal y España.

Hay, además, algunas medidas que, aún cuando no sean de índole económica exclusivamente, pudieran plantearse, en mayor ó menor escala, con el fin de fomentar entre ambos pueblos la hermandad á que se aspira; y que, establecidas prudentemente, ni herirían la susceptibilidad de sus habitantes, ni les irrogarían perjuicios. Exijen, sin embargo, un estudio detenido; y como no forman una parte esencial del trabajo que me he propuesto, me limitaré á mencionarlas.

Desde luego ocurren, como de utilidad inconcusa, la de ligar, con nuevas comunicaciones, ambos países; y especialmente con un ferro-carril, desde Madrid á Lisboa: como también la libre navega-

(1) «*Memoria sobre la renta de aduanas en 1856*» formada por la Dirección General de la misma. — pág. 44.

cion de los caudalosos rios comunes á las dos Naciones. En el Capítulo XI hemos tratado ya extensamente del modo de hacer importante, desde luego, el comercio y navegacion por el Duero.

Otros medios son: el establecimiento de un sistema uniforme de pesas y medidas; habiéndose, por cierto, planteado ya, desde 1.º de Julio del año corriente en Portugal, con carácter obligatorio, el sistema métrico decimal: la creacion de una moneda comun á los dos Estados, que tuviese curso como la propia de cada uno de ellos, aún cuando no quedasen suprimidas las actuales: y el socorro y asociacion recíprocos, para todas las empresas y adelantos sociales, como elemento que tendiera á fomentar el trato mútuo.

Ningun inconveniente se ofrece; y sí, por lo contrario, muchas ventajas, de que el Gobierno español abandone la tímida parsimonia que ha creído necesario emplear, al hacer uso de la autorizacion que tiene para determinar las aduanas por donde hayan de admitirse al despacho los tegidos de algodón extranjeros, cuya prohibicion levantó la ley de 19 de Julio de 1849.

Como en el día la única aduana habilitada para ello en toda la frontera de Portugal es la de La Fregeneda, en la Provincia de Salamanca, el resultado forzoso de esta medida es quedar muy perjudicados los habitantes del territorio rayano con el vecino Reino: pues tienen que consumir de contrabando los tegidos que necesiten; ó pagarlos con el recargo considerable en los precios consiguiente á llevarlos allí desde las Provincias litorales de España. El Tesoro público obtendría tambien, con el medio que proponemos, un beneficio no pequeño; y desaparecería una de las causas que fomentan la inmoralidad de las clases poco acomodadas y avezadas al contrabando, segun queda anteriormente manifestado.

La necesidad de poner en armonía la gran diferencia que existe ahora entre los Aranceles de las dos Naciones, presenta como difícil la union aduanera; aún teniendo en cuenta que el contrabando ha preparado el terreno para ella, haciendo consumir en España mercancías recargadas en sus precios por los derechos que satisficieron á su entrada en Portugal. Cierto es tambien que el consumo aumentaría, á medida que, regularizado el comercio, se facilitarán las comunicaciones, que extendiesen su influjo hasta los puntos á donde hayan de ser porteados los objetos; impulso que se vé ahora

limitado por las dificultades consiguientes á la falta de caminos, y por los gastos de conduccion.

Pero nuestra Nacion tiene un medio muy seguro de hacer que el Gobierno portugués se avenga á un razonable arreglo en la cuestion de Aranceles. Si éste no lo verificase, bastaría establecer en España una legislacion que, sin modificar de hecho las condiciones actuales de la industria y del comercio, atrajese á sus aduanas las mercancías que las evitan ahora, y entran por el intermedio de Portugal.

En esta parte no somos, sin embargo, de los que creen, por no atenerse á datos indudables, que España satisface una gran parte de los productos de las aduanas portuguesas. Diez y siete millones de reales al año producen allí esas telas que, en su inmensa mayoría, son inglesas: y descontando la parte que se consume en el país, creemos más bien aumentar que disminuir aplicando una cuarta parte á los tegidos que vienen á consumirse en las Provincias españolas, y aún en Madrid mismo, especialmente algunas de sus calidades, como panas y muselinas. Ascendiendo, segun dejamos ya manifestado, á 110 millones de reales el rendimiento de las aduanas portuguesas, el importe de las manufacturas de algodón, que son el principal artículo entre los que vienen de contrabando, representa solo un 4 por 100 de aquel total: lo que no obsta para que consideremos como muy deplorable que subsista este desarreglo en las transacciones comerciales.

La navegacion fluvial, la mejora en los caminos, y el establecimiento de los de hierro serán alicientes eficaces para decidirse á armonizar las leyes fiscales, con arreglo á las exigencias de los buenos principios económicos, de la moral pública y de las mútuas conveniencias nacionales; pero no traerán, como resultado indeclinable é inmediato, la liga aduanera.

Por otra parte: aún cuando se tarde mucho tiempo en ver realizado este sistema de mejoras materiales, jamás opinaremos porque desaparezcan, en el ínterin, las aduanas terrestres; atendiendo á la equivocada creencia que abrigan los que esto solicitan, de que las condiciones del comercio quedarían, poco más ó menos, en el estado que tienen ahora. Los males que se observan no pueden ocultarse á ningun Gobierno: pero deplorándolos, como los deplorará, tiene que meditar muy seriamente la resolucion en un asunto

tan grave; y no aceptar, como fatalmente inevitables, las consecuencias de los errores de la legislación, de preocupaciones fiscales, y de prácticas contrarias á lo que no puede menos de suceder, atendida la naturaleza de las cosas.

No hay motivo para desconfiar de que la legislación misma llegue á conseguir que tales males desaparezcan, como que son obstáculos puramente artificiales: sin que, para ello, sea necesario prescindir, por completo, de las múltiples consideraciones que median en este asunto, ocasionado á producir perjuicios á intereses muy respetables, incluso el del Tesoro público, sino se lograra armonizarlos convenientemente.

Hay no pocas personas que creen que, establecido el ferro-carril á la frontera, habrá necesidad forzosa de plantear la union aduanera ibérica; ó por lo menos, la supresion de las aduanas terrestres.

No somos de semejante dictámen, que conceptuamos equivocado. Ejemplos tenemos que imitar muy en contrario. Basta, sin realizar la idea de la union, seguir la conducta de otros países que se hallan en este caso; y dictar reglas administrativas, por si tuviese lugar el tránsito internacional de las mercancías de uno de los pueblos peninsulares al través del territorio del otro, para ser reexportadas por cualquier punto del litoral ó de la frontera, en un plazo breve, y sin reconocimientos previos, excepto cuando se destinan al consumo ó al depósito.

Este comercio de tránsito, desconocido completamente en el dia entre nosotros, no tendrá grande importancia en lo sucesivo, ó mucho nos engañamos, despues de terminado el ferro-carril de Lisboa á Madrid.

¿Y cuáles serán las ventajas que el ferro-carril habrá de proporcionar al comercio portugués, en sus relaciones con las de los demás pueblos de Europa?

No creemos ciertamente que nadie espere que se empleará este medio, con preferencia al de la vía marítima, para exportar los productos de la agricultura y de la ganadería, como vinos, naranjas y demas frutas y lanas en bruto, que con los metales amonedados constituyen los artículos principales de su comercio de salida.

¿Recibirán, á su vez, por la vía férrea, los portugueses los ob-

jetos manufacturados que consumen, é importan ahora casi exclusivamente de Inglaterra, y en muy cortas cantidades de Francia? ¿Llegaremos á ver realizado el sueño, que por tal lo tenemos, de los que creen que España se convertirá en el país de tránsito para toda la Europa que tenga que ir á las Américas?

Error nos parece el pensarlo; y mucho más despues del gran desarrollo que ha tomado la navegacion ultramarina de vapor, desde los puntos verdaderamente comerciales y que sostienen relaciones directas con aquellas regiones.

Dicese, tambien, que el ferro-carril conseguirá unir el Océano con el Mediterráneo, y facilitará el comercio de América con los puertos de este último mar, sin los contratiempos y retrasos á que está expuesto en el día, por el paso del Estrecho de Gibraltar. Por este se comunican el Atlántico y el Mediterráneo saliendo menos caros los transportes; pues bien sabido es que, por más que se haga, nunca llegarán, ni con mucho, los que se realicen por los ferro-carriles á ser tan baratos como los por mar.

Si á esto se agrega que el grave inconveniente de las estadías, que devengan los buques detenidos en la bahía de Algeciras, por vientos que les impiden pasar de uno á otro mar, es posible que se arregle para lo porvenir, con solo establecer en ella algunos remolcadores de vapor, se evidenciará cuán ilusoria es la esperanza de los que opinan que el ferro-carril entre las dos capitales ibéricas ha de modificar hondamente nuestro comercio marítimo.

Pero, suponiendo que estuviésemos equivocados, ¿qué ventaja habría para España en que Lisboa reemplazase á Santander y á los demás puertos por donde entran ahora las mercancías que se consumen en lo interior de la Península y en Madrid; y por donde se exportan las que son de produccion nacional?

Los artículos que proceden de la América así española como extranjera, ó son de los que por su mucho peso y volúmen comparados con sus precios, como el azúcar y el algodón en rama, saldrían muy recargados si, en vez de venir en transportes marítimos exclusivamente, tuviesen que ser desembarcados en Lisboa, y portearse desde allí por el ferro-carril; ó vienen consignados á Cádiz, Santander, Bilbao, San Sebastian y otros puertos del Océano, para los que no es necesario pasar el Estrecho de Gíbral-

tar, que es la circunstancia más eficaz que se aduce para hacer creer en las ventajas del ferro-carril portugués.

Si examinamos, también, la entidad y circunstancias del comercio de salida de España, nos convenceremos de que continuará con leve alteración como hasta aquí.

Los vinos, el aceite, el jabón y las frutas secas del Mediodía y del Levante que, además de las harinas, son los objetos más valiosos que llevamos á las Provincias españolas de Ultramar; y el plomo, la lana y la sal que nos compran las Naciones extranjeras, como retornos de los artículos que se traen de unos y otros puntos, son llevados ahora, y es de esperar que sigan llevándose en lo sucesivo, sin acudir al medio de la vía férrea, en expediciones directas, por los buques que de ellos procedan.

No es de esperar, tampoco, que utilicen aquella vía los exportadores de las cuantiosas cantidades de harinas que salen de Santander, en cambio de los frutos coloniales que en dicho puerto se desembarcan, y que han hecho que su aduana sea una de las de mayores rendimientos en España.

Creemos, sí, que los ferro-carriles que atraviesen la frontera divisoria de Portugal ligarán las Provincias limítrofes de ambos Reinos; y aumentarán las relaciones mercantiles, y con especialidad las legales, existentes ahora entre ellas.

Si se suprimieran las aduanas terrestres portuguesas, los granos, aceites, y aguardientes españoles saldrían en cantidades apreciables de las Provincias de Salamanca y de Zamora, así como de la Mancha y de Extremadura.

Pero, ni tememos, ni mucho menos deseamos, que los ferro-carriles lleguen á establecer perturbaciones hondas en la condición actual de los puertos españoles, que la justicia y la política exigen no queden sacrificados á Lisboa. Mucho menos deseáramos, por lo tanto, que en el caso de plantearse la liga de las aduanas, junto con este perjuicio, mas ó menos probable para el comercio español, se irrogase al Tesoro público otro muy grave. Este sería el de que, no repartiéndose los rendimientos según la base de la población, se utilizara el Gobierno portugués de los derechos devengados en Lisboa por las mercancías que, desembarcadas allí, hubiesen de trasladarse por el ferro-carril para consumirse en España.

CAPÍTULO XIX.

Resúmen.

De cuanto dejamos manifestado resulta que nuestra opinion puede formularse en los siguientes términos.

La unidad aduanera es consecuencia natural de la union de dos ó mas pueblos, bajo un mismo Soberano; como el Austria y la Hungría, la Rusia y la Polonia.

La union política á su vez, tarde ó temprano, es el resultado del arreglo de los intereses materiales de las Naciones que poseén un mismo régimen económico.

Por lo tanto, el establecimiento de la liga ibérica de aduanas sería un paso adelantado, y hasta la base y el medio más influyente para la fusion política, el día en que, desechados errores y preocupaciones infundadas, se constituyese en la Península una sola Nacion, conforme la naturaleza lo ha querido. Así se contribuiría, también, á realizar la division de Europa en pocas, pero fuertes y bien equilibradas nacionalidades, igualmente poderosas y respetables; una de las cuales la formaría la raza latino ibérica.

Para lograrlo, es preciso que las relaciones internacionales de España y Portugal tiendan á que estos pueblos se conozcan más que ahora, y lleguen así á considerarse y apreciarse; haciéndolos aliados y hasta hermanos, por el doble vínculo de la amistad y de la armonía de los intereses políticos y económicos.

Los inconvenientes principales que Portugal opondría á la liga de aduanas son de tres clases.

1.^a Los de la opinion pública.

2.^a Los consiguientes á la dificultad que habría en indemnizar á su Tesoro del desfaldo que tuviera, si se bajasen los derechos que algunos géneros, especialmente los coloniales, satisfacen ahora; y que, en solo el azúcar y el café, ascienden á la cuarta parte de los rendimientos de sus aduanas.

Y 3.^a Los inconvenientes, tambien fiscales, sobre el modo de distribuir estos rendimientos entre ambas Naciones.

La opinion pública en Portugal no se opone, en absoluto, á la liga ibérica de aduanas; como se opone á la fusion política.

Pero el estado de agitacion que ha producido recientemente en los ánimos la idea de que se intente realizar esta última, contribuye á acrecer las dificultades que la medida presenta por otros conceptos; y que no podrían ser contrarestadas por el Gobierno ni por la Representacion nacional, si se llegase á formular ahora alguna propuesta sobre el particular.

La vecindad, lo artificial de las fronteras, la afinidad en el idioma, la igualdad de origen y aún de tradiciones domésticas coadyuvan, pero no son suficientes, para constituir hermandad entre dos pueblos. Es preciso que existan, además, semejanza en el carácter, las aficiones y las costumbres; relaciones amistosas cultivadas de largo tiempo; union de intereses; simpatía en el trato; y que no se recuerden, á cada instante, hostilidades antiguas, más bien que las alianzas contraídas luego; lo cual demuestra poca cordialidad en los sentimientos.

El Gobierno portugués opondría graves dificultades para rebajar los derechos que pesan sobre la entrada de los frutos coloniales, hasta la cuota que satisfacen en España.

Esta, por lo contrario, tiene grande interés en no recargarlos más todavía de lo que en nuestro país están gravados algunos, como el azúcar y el café, que constituyen ramos importantes de la produccion de las Islas de Cuba y Puerto Rico, y que pagan además el impuesto de consumos.

La entrega de los rendimientos de cada aduana al Tesoro del país á que pertenezca, constituiría un beneficio notorio para Portugal; y al que esta Nacion no querría renunciar fácilmente.

Pero España no puede consentir nunca en una medida que, además de irrogarle perjuicios, es contraria completamente á la indole de las ligas de aduanas.

Por España se opondrían también dos graves dificultades.

1.^a La necesidad de proteger su producción fabril.

Y 2.^a El estanco de la sal.

El primer obstáculo para la realización inmediata de la liga no podría ser fácilmente vencido, en el caso de que prevaleciese el espíritu que domina en el Arancel portugués, acerca de los productos de la industria.

Portugal, á su vez, no querría prestarse á abandonar un sistema que es natural exista en un país que carece de toda clase de fabricación importante; y que proporciona cuantiosos recursos á su renta de aduanas, por tener que importar del extranjero la inmensa mayoría de los artículos manufacturados que consume, y que la industria nacional no elabora.

El segundo inconveniente, muy digno también de tomarse en cuenta, es el estanco de la sal en España y su libertad en Portugal.

Nuestro Gobierno debe tender á dejar su producción y venta libres igualmente, en un plazo que solo las circunstancias pueden fijar; pero le será muy difícil hallar, por medios menos onerosos, la crecida cantidad líquida que el Tesoro español percibe ahora por el estanco.

España no debe temer perjuicios para su agricultura, á consecuencia de la liga ibérica de aduanas; puesto que aumentaría la exportación de sus granos, aceite, aguardiente, lana y ganados.

También podría proporcionarle medios de dar salida á remesas considerables de arroz, grano de que Portugal compra ahora crecidas cantidades á los Depósitos de Londres y de Hamburgo, y al Brasil.

La introducción que España haría de algunos frutos de la agricultura para localidades especiales, que utilizasen preferentemente este medio, redundaría en beneficio del país; puesto que el consumo los necesitaba.

La entrada del ganado vacuno y lanar, en algunas épocas, aprovecharía á la agricultura misma española, de la que son agentes principales.

Portugal, á su vez, tendría la ventaja de utilizar la venta de algunos productos sobrantes de su suelo.

El estanco del tabaco no sería dificultad para la unión; siem-

pre que se estableciese el mismo sistema de venta en toda la Península, según las calidades y tarifa de España; pero que podrían modificarse, conforme lo aconsejase la experiencia.

Debería desaparecer como ineficaz, el estanco de la pólvora: pero no ofrecería tampoco, dificultades para la liga la conservación de aquel régimen en ambas Naciones, mejorando sus calidades y disminuyendo sus precios, por haber llegado la pólvora á ser yá un grande auxiliar del trabajo.

La marina mercante española no debería temer perjuicio alguno, en sus condiciones actuales, si se estableciese la liga.

Por lo contrario: las transacciones mercantiles en que toma parte podrían adquirir más desarrollo, desde el momento en que fuesen considerados nuestros buques en Portugal como los de aquel país; cuyo comercio exterior está casi monopolizado por la marina extranjera, y principalmente por la inglesa.

La diferencia de los valores en el comercio legal, entre las mayores exportaciones á Portugal y las importaciones desde allí para España, se saldan ahora por medio del contrabando.

Pero en la totalidad de las transacciones, los artículos que de aquella Nación recibimos, incluso los tegidos de algodón, que vienen por su intermedio, no igualan en entidad á las mercancías que se le envían desde España; y de las cuales los granos, harina, aceite, aguardiente y azúcar constituyen la mayoría de los valores en que consiste este comercio, en una gran parte fraudulento.

No deben, por regla general, suprimirse las aduanas terrestres como improductivas; aún cuando, prescindiendo de atender á los intereses de algunos ramos de la industria, porque no existan en el país, se aspire solo al aumento de los ingresos del Tesoro.

Estos saldrían perjudicados necesariamente con aquella medida, en lo relativo á las mercancías que el Arancel de la Nación vecina beneficiase hasta el punto de que la diferencia entre los derechos exigibles en uno y otro país fuese mayor que los gastos de la conduccion, especialmente por las vías férreas hasta la frontera.

El perjuicio podría ser aún mayor el día en que, establecido en España el comercio de tránsito, los puntos de Portugal inmediatos á la frontera recibiesen, por este medio, los artículos gravados allí con altos derechos como el café, azúcar y té, que pagan 20—20,17 y 132 reales por arroba; cantidades á que nunca podrían ascen-

der el costo de la conduccion por el territorio español y los demás gastos. Tanto más se aprovecharian de este medio las poblaciones de lo interior, cuanto que se ven obligadas á recibir ahora la mayoría de los efectos que han de consumir, despachados exclusivamente por las aduanas de Lisboa y Oporto; lo cual recarga no poco su precio.

Sin acudirse á la liga de aduanas, puede disminuirse en Portugal el contrabando de la frontera;

1.º Facilitando al comercio medios de llevar los objetos comerciales á las aduanas, por caminos de que se carece en la mayor parte de aquel Reino.

2.º Habilitando las aduanas terrestres para el despacho de todas las mercancías; y no limitando á dos puertos de mar la facultad para introducir los artículos de verdadera entidad mercantil.

3.º Aumentando las fuerzas represoras del tráfico ilícito, insuficientes allí, de todo punto en la actualidad, para vigilar cual corresponde la frontera.

4.º Rebajando los crecidos derechos del aceite, aguardiente y azúcar; y estableciendo un impuesto moderado á la entrada de los cereales, que evidentemente hay necesidad de introducir del extranjero, por regla general, pues no basta la produccion média del país para los consumos.

Y 5.º Declarando libre la salida de sus producciones; en vez de recargarla con derechos, conforme se ha verificado recientemente.

Como la liga ibérica de aduanas es el primer paso que habría que andar para fundir en una las dos nacionalidades, conviene, por ahora, si ha de ser aquella, algun día, asequible y provechosa en el orden de los intereses económicos de España, prepararla y solo prepararla;

1.º Modificando el Arancel de aduanas en la parte relativa á las mercancías que sean la base principal del tráfico lícito ó ilícito.

En este caso pueden considerarse las manufacturas de algodón; acerca de las cuales, hace tiempo que viene preparándose una reforma, en sentido de facilitar las transacciones legales, y sin que se perjudique á la industria nacional.

Para ello sería muy necesario perfeccionar y abaratar la produccion de la industria en general, proporcionándola á precios bajos el carbon, el hierro y todas las demás primeras materias; con

lo cual desaparecería uno de los obstáculos más graves para establecer la liga.

2.º Modificando los reglamentos administrativos para el régimen de las aduanas, como consecuencia de la reforma de los Aranceles.

3.º Eximiendo, por regla general, del recargo de la bandera al comercio hecho por la vía terrestre; y equiparándole al que se verifica en pabellon español.

Esta concesion daría derecho á solicitar una igual del Gobierno portugués.

4.º Facilitando la entrada legal de las manufacturas de algodón, por mayor número de aduanas que el de las habilitadas ahora para despacharlas.

Esto no traería perjuicio alguno; pero sí beneficios al Tesoro y á los consumidores.

5.º Disminuyendo, en cuanto á los buques de corto número de toneladas, los derechos actuales de navegacion.

6.º Mejorando y simplificando el servicio administrativo en las aduanas; y limitando el del resguardo á una zona más reducida de lo que es ahora.

De este modo, al propio tiempo que la fiscalizacion embarazaría menos el tráfico, sería más eficaz y provechosa para el Tesoro.

7.º Ligando á ambos pueblos por ferro-carriles y otros medios de comunicacion de que ahora se carece; y tratando de facilitar la navegacion de los rios que les son comunes.

8.º Reformando urgentemente el Reglamento actual de comercio y navegacion por el Duero, sobre la base de la libre entrada y salida de toda clase de mercancías.

Así podría desaparecer la gravosa é incomprensible prescripcion de que adeuden en Oporto los derechos del Arancel portugués las mercancías que vengan á España: lo cual es causa de que el tráfico de importacion sea ahora nulo de hecho.

Tambien se conseguiría que saliesen los vinos, vinagres y aguardientes del Poniente de España, que tienen cerrada por el Reglamento la vía fluvial.

Y 9.º Planteando el sistema métrico decimal de pesas y medidas que yá rige en Portugal; y estableciendo una moneda comun para los dos Estados.

Esta última disposicion, conveniente aún sin existir la liga, sería indispensable si esta llegára á adoptarse.

Despues de realizado todo lo antedicho: obtenidos los frutos que son de esperar de las mejoras que van introduciéndose en los diversos ramos de la administracion en España: concluida una gran parte de los ferro-carriles proyectados; acrecidos los rendimientos de las rentas estancadas: suprimida la de la sal: sustituido este impuesto por otro menos gravoso á la produccion y al consumo; y difundida la instruccion pública á todas las clases, que hoy mismo se halla extendida entre nosotros en proporeion muy superior á Portugal, nuestros vecinos no podrán razonablemente oponerse al establecimiento de la liga.

Esta ha de ser, en lo porvenir, origen de la fusion que tanto se anatematiza ahora en Portugal; donde los hombres ilustrados prevéen yá que ha de llegar forzosamente, aún cuando la repugne un amor propio ofuscado, que desconoce que las Naciones ni han sido, ni son, ni serán jamás eternas. Nacen, mueren y se confunden unas con otras; recogándose mutuamente la herencia de sus glorias y los restos de su civilizacion. De este modo siguen la ley providencial que, al dar vida á los nuevos seres, destruye los antiguos; y haciendo servir la decadencia de unos pueblos para la prosperidad de los que les suceden, no debe creerse herida, por ello, la dignidad de ninguno.

Pero no han de sacrificarse, repetimos, los intereses actuales de España á la inmediata fusion en una, de las dos nacionalidades peninsulares; á la union de las *quinas* lusitanas con los *leones* y *castillos* españoles.

Esto corresponde que lo haga el tiempo, la civilizacion cada dia creciente, y la ley del progreso, que varía las reglas de la vida de los pueblos, y que puede convertir en posibles mañana las combinaciones políticas que nos parecen hoy un sueño.

Para el caso de que llegára á tratarse sériamente de celebrar una liga de aduanas entre España y Portugal, las bases habrían de ser las siguientes:

1.^a Establecimiento de una misma legislacion de Aranceles, y de reglas administrativas para llevarla á efecto: procurando, además, los Gobiernos de ambos paises adoptar un sistema tributario, tambien uniforme, acerca de los restantes impuestos indirectos.

2.^a Igualdad en las tarifas para la venta del tabaco y pólvora, segun sus clases y calidades, en el caso de que se sostenga el estanco de dichos artículos; si bien debería cuidarse de que el segundo, al menos, quedase libre.

La fabricacion del tabaco se verificaría por unos mismos métodos, en ambas Naciones.

3.^a Distribucion de los rendimientos líquidos que resultáran de la renta de aduanas y del monopolio del tabaco, despues de deducidos los gastos de toda la parte administrativa en cualquier concepto, y los de represion del fraude; atendiendo exclusivamente á la poblacion respectiva á cada pais, y no al punto en que se hubiesen recaudado.

4.^a Rectificacion, por trienios ó quinquenios, y adoptándose unos mismos métodos, del recuento de la poblacion oficial, que hubiera de servir de base para el reparto de los productos líquidos.

5.^a Declaracion de que las operaciones de los funcionarios de las aduanas y de los encargados de la venta del tabaco, como tambien las del resguardo de cada pais, podrían ser intervenidas y fiscalizadas mutuamente por empleados ó personas comisionadas á este fin, y á los cuales se facilitarán cuantos datos necesitasen para convencerse de la buena fé y probidad en el manejo administrativo de los funcionarios de cualquiera de ambos pueblos.

6.^a Centralizacion en una Direccion superior de toda la parte relativa á los asuntos generales de la liga de aduanas, y á la que las administraciones locales suministrarían cuantos datos les reclamase; siendo sus órdenes obedecidas en todo el territorio asociado.

En este centro directivo tendrían participacion Gefes y demás funcionarios de ambas Naciones.

7.^a Facultad concedida á los Gefes de cada localidad para aplicar las penas administrativas que los Reglamentos establezcan, por las infracciones que se cometan contra los mismos.

Y 8.^a Limitacion á un corto número de años, del tiempo que hubiera de durar el Convenio para la liga aduanera en la primera vez; y sin perjuicio del derecho á prorogarle, segun las partes contratantes estimasen conveniente.

¡ Quiera Dios aproximar el día en que todas estas disposiciones
sean realizables !

Con pasión lo anhelamos.

La reflexión, sin embargo, nos dice que desconfiemos.

Agosto de 1861.

APÉNDICES.

NÚMERO PRIMERO.

Produccion del aceite en Portugal.

Hemos manifestado en la página 48 de la *Memoria* anterior que Portugal no produce aceite en grande abundancia. Esto no se hallaría nunca en contradiccion con haberse exportado por la aduana de Lisboa 312.222 almudes (el almud es poco más de una arroba) en el año económico de 1856 á 1857, y 221.660 almudes en el de 1857 á 1858. Unas exportaciones de tal cuantía probarían, en todo caso, que aún cuando la produccion es muy limitada, basta para satisfacer el corto consumo de aquel país.

Pero, para formar juicio acerca de las verdaderas exportaciones de aceite, parece conveniente exponer lo que el Sr. Claudio Adriano da Costa manifiesta en su Obra «*Memoria sobre Portugal e a Espanha*,» página 319; pudiendo aplicarse á los años 1856 y siguientes lo que dice del de 1853 á 1854.

«Se créé generalmente, y no sé con qué fundamento, que Portugal es abundante en aceite.

«Del mismo modo que se desconfía del origen del trigo que sale de Abrantes, puede desconfiarse del de las 1.000 pipas de aceite que exportó. La entrada de 874,110 toneladas de este líquido

en Santaren no es testimonio favorable de su produccion en Extremadura (portuguesa). Adeudando enormísimos derechos á la entrada, no es de admirar que se haga contrabando de él en Abrantes, cuando no haya aceite en el pais. Respecto á Santaren, es notable que importe el 50 por 100 de lo que son sus exportaciones; siendo mi parecer que aquella ciudad es un fóco de contrabando para surtir á la capital, y hacer perder al Tesoro grandes cantidades por los derechos que se obtendrían, modificando el comercio de los productos agrícolas españoles.

«Portugal necesitaria 1.020.000 almudes de aceite al año, para que tuviese un consumo proporcionalmente igual al de España; pero debe ser todavia mayor, porque gasta tres veces más de pescado. En el trienio de 1850 á 1852 la produccion total fué solo de 2.177.835 almudes; por lo cuál hubo un *deficit* de 356.000, como término médio al año, rebajada la exportacion.

«Con un derecho de 10 reales en almud, el aceite hubiera podido dejar al Tesoro portugués anualmente un ingreso de 187.000 duros.

«La prohibicion de entrar el extranjero es causa del mal cultivo del olivo y de sus cortos productos.

«Como no puede la poblacion disponer de todo el que necesita si no apela al contrabando, repara de este modo la falta del aceite, introduciendo desde España 100.000 almudes y tal vez 150.000, de cuyos derechos queda defraudado el Erario público.»

NÚMERO SEGUNDO.

Valores del comercio exterior de Portugal.

Hemos manifestado en la página 142 que las transacciones generales mercantiles de este país no adquirirían gran desarrollo: y para probarlo, estampamos á continuación los datos que expresan su cuantía en la primera mitad del siglo actual; y comparando una série de años.

AÑO DE 1801.	Reales vellon.	Poblacion.	Cuota individual: Rs. vn.
Importacion en Portugal.	483.435.637	2.931.930	165
Exportacion de Portugal.	627.594.630		214
	1.111.030.267		379
1816			
Importacion.. . . .	446.748.616	2.959.000	151
Exportacion	404.467.702		137
	851.216.318		288

1830

Importacion..	523.890.000	} 3.038 865	{	107
Exportacion	261.700.000			86
	<hr/>			<hr/>
	585.590.000			193
	<hr/>			<hr/>

1844

Importacion..	245.650.598	} 3.412.500	{	72
Exportacion	164.513.348			48
	<hr/>			<hr/>
	410.163.946			120
	<hr/>			<hr/>

1848

Importacion..	270.144.181	} 3.613.615	{	75
Exportacion	213.588.642			59
	<hr/>			<hr/>
	483.732.823			134
	<hr/>			<hr/>

Resulta de los anteriores datos que las exportaciones en 1848 fueron *la tercera parte*, y las importaciones *la mitad* de lo que habian sido médio siglo antes; y que relativamente á la poblacion, las importaciones de 1848 no llegaron á *la mitad*, ni las exportaciones excedieron mucho de la *cuarta parte* de las que hubo en 1801.

(*The prize.—Essay on Portugal: by Forrester.*)

NÚMERO TERCERO.

Instruccion primaria en Portugal.

Como prueba de lo poco difundida que se halla la instruccion primaria en Portugal, segun queda manifestado en la página 168 de esta *Memoria*, aduciremos los datos que, acerca de este punto, resultan en las Obras y otros documentos modernos.

Segun el Sr. Teixeira de Vasconcellos, en 1820 habia 873 escuelas primarias, costeadas por el Estado; á las que asistian 29.484 niños. En 1853 las escuelas eran 1.154; y los concurrentes 91.642: de los cuáles 50.642 lo eran á las escuelas públicas, y los 41.000 restantes á las privadas.

Estos datos, aún cuando nada alhagüeños, parecen exagerados á Mr. Vogel.

Segun él, en el año escolar de 1850 á 1851 los niños dedicados á la enseñanza primaria eran 41.519. Este número disminuyó despues; y en 1854 eran solo 34.559 niños y 1.906 niñas, ó sea 36.465 en total, los concurrentes á las 1.143 escuelas de niños y 46 de niñas, sostenidas con los fondos públicos.

Si se agregan las 160 costeadas por los ayuntamientos, parroquias, cofradías y aún particulares, á los que dá ejemplo el mismo Rey, resulta que en 1854 eran 1.349 todas las escuelas primarias,

que no correspondían á una tercera parte de las 3.938 parroquias de Portugal; y que los dos tercios de estas carecían de semejantes establecimientos

Repartidos el número de escuelas y los 45.000 concurrentes de ambos sexos, incluso los de las particulares ó privadas, entre los 101.540 kilómetros cuadrados que constituyen la superficie de su territorio en el Continente portugués, Islas Azores y Madera, y entre los 3.800.000 de almas en que puede calcularse la población en aquella época, correspondía una escuela por cada 75 kilómetros, y un concurrente por cada 85 habitantes.

Mr. Maurice Block, en su obra *Statistique de la France, comparée avec les autres Etats de l'Europe*, 1860; tomo 1.º pág. 232, fija en 1.182 el número total de escuelas de instrucción primaria en Portugal; y en 77.883 el de los concurrentes á ellas. De estos, 47.878 niños van á las escuelas públicas, y 17.293 á las privadas; y solo 2.764 y 9.938 niñas á unas y otras respectivamente. Aún cuando no se expresa el año á que estos datos se refieren, debe creerse que no sean muy posteriores á los que aduce Mr. Vogel; pues, si bien es algo mayor el número de niños que Mr. Block dice que van á las escuelas primarias, disminuye el de estas.

Muy poco debe haber mejorado una situación tan lastimosa, si nos atenemos á documentos irreprochables, como son los Presupuestos generales del Estado.

En el del año económico de 1860 á 1861 aparece ser 34 los profesores y auxiliares de la instrucción primaria mútua que cobran de los fondos públicos, 1.440 los maestros de instrucción primaria simultánea, y 142 las maestras; que constituyen un total de 1.616: y, por lo tanto, igual número de escuelas cuando más.

En España es muy distinto, felizmente, el estado de la instrucción primaria.

Según el «*Anuario estadístico de 1859 y 1860*,» en fin de Diciembre de 1859 existían 15.361 escuelas públicas y privadas, de aquella clase, para niños; 6.162 para niñas; y 537 para adultos y pábulos: ó sea 22.060 en total.

Los concurrentes eran 709.540 niños, 315.322 niñas, y 21.696 adultos y pábulos; que forman un total de 1.046.558.

Atendidas la extensión del territorio y la población de España,

corresponde una escuela por cada 22 kilómetros cuadrados; y un asistente á ellas por cada 15 habitantes.

INDICE

¡Cuántos esfuerzos no tiene que hacer todavía Portugal, para equipararse con España en este punto! ¡Y cuánto no facilita la competencia con nuestros vecinos la superior educación intelectual que reciben las clases populares en España!!



INDICE.

	Páginas.
TEMA.	5
INTRODUCCION.	7
CAPÍTULO I.—Breve reseña del territorio y poblacion de Portugal y de España.—Medios de comu- nicacion.	9
CAPÍTULO II.—Consideraciones sobre los ingresos y gastos de Portugal y de España; y especial- mente sobre la renta de aduanas.	14
CAPÍTULO III.—De la índole del impuesto que se exige en las aduanas; y de la tendencia natural á simplificarle y á establecer ligas aduaneras.	26
CAPÍTULO IV.—De la union aduanera ibérica, bajo el punto de vista de la <i>opinion pública</i> en Por- tugal.	31
CAPÍTULO V.—De la union aduanera ibérica, bajo el punto de vista de los <i>productos del suelo</i> .— Cereales.—Vino.—Aguardiente.	40
CAPÍTULO VI.—De la union aduanera ibérica, bajo el punto de vista de los <i>productos del suelo</i> .— Aceites.—Ganados.—Lana.—Sal.	48
CAPÍTULO VII.—De la union aduanera peninsular, bajo el punto de vista de la <i>produccion fabril</i> . —Diferencias entre los Aranceles de España y Portugal en esta parte.—Hierros.	55
CAPÍTULO VIII.—De la union aduanera peninsular, bajo el punto de vista de la <i>produccion fabril</i> . :	

—Industria algodonera.—Carbon de piedra.	61
CAPÍTULO IX.—De la union aduanera peninsular, bajo el punto de vista del <i>comercio legal</i> .—Importacion en España.—Pescados.—Cueros y Maderas.—Exportacion de España.—Productos agricolas.—Azúcar.—Tegidos.—Diferencias que presenta la estadística oficial entre el comercio de entrada y de salida.	71
CAPÍTULO X.—Exámen de la legislacion y circunstancias del <i>comercio terrestre</i> entre España y Portugal.—Aduanas de la frontera.—Impugnacion de la idea de que puedan suprimirse, aún sin existir liga entre las de ambos paises.	81
CAPÍTULO XI.—Del <i>comercio</i> entre España y Portugal <i>por el río Duero</i> .—Necesidad de modificar el Reglamento actual.	94
CAPÍTULO XII.—Exámen del <i>comercio fraudulento terrestre</i> de importacion en España desde Portugal.—Tegidos de algodón.—Canela.—Hierros.	101
CAPÍTULO XIII.—Materias y cuantía del <i>comercio fraudulento terrestre</i> de importacion en España desde Portugal, segun las <i>aprehensiones verificadas</i> .—Exámen del comercio fraudulento de exportacion á Portugal.—Cereales.—Aguardiente.—Azúcar.—Opinion del autor sobre los resultados de la liga aduanera ibérica, en cuanto á los intereses del comercio en general.	108
CAPÍTULO XIV.—De la liga aduanera ibérica, bajo el punto de vista de la <i>navegacion</i> entre ambas Naciones, y de la marina mercante española.	117
CAPÍTULO XV.—De la liga ibérica de aduanas, bajo el punto de vista de las <i>dificultades fiscales</i> .—Comparacion entre los Aranceles de España	

ña y de Portugal, relativamente á los derechos impuestos á los artículos tarifados en el solo concepto de producir recursos al Tesoro. —Bacalao.—Frutos coloniales.—Azúcar.—Café.—Derechos sobre el consumo, independientemente del de aduanas. = Estanco del Tabaco, Sal y Pólvara.	150
CAPÍTULO XVI.—Continúa el exámen de los <i>inconvenientes fiscales</i> , para la union ibérica de aduanas.= <i>Distribucion de sus rendimientos</i> , teniendo por base el número de habitantes de cada pais.	140
CAPÍTULO XVII.— <i>Inconvenientes políticos de la union</i> de España y Portugal.	148
CAPÍTULO XVIII.—De los medios oportunos para promover las relaciones mercantiles legales entre España y Portugal, independientemente de la liga de sus aduanas.	154
CAPÍTULO XIX.—Resúmen.	162
APÉNDICES.	
Número 1.º—Produccion del <i>aceite</i> en Portugal.	171
Número 2.º—Valores del <i>comercio exterior</i> de Portugal.	173
Número 3.º— <i>Instruccion primaria</i> en Portugal.	173
INDICE.	179

ERRATAS MAS NOTABLES.

PAGINAS.	LINEAS.	DICE.	DEBE DECIR.
47	7	52.859.177	52.859.267
41	24	este	esté
71	5	Azúcar y Tegidos.	Azúcar.—Tegidos.
90	37 y 38	Bareca d'Alba.	Barca d'Alba.
103	12	52.5000.000	52.500.000

ERRATAS MAR NOTABLES

Libros	Libros	Libros	Libros
12	12	12	12
13	13	13	13
14	14	14	14
15	15	15	15
16	16	16	16
17	17	17	17
18	18	18	18
19	19	19	19
20	20	20	20
21	21	21	21
22	22	22	22
23	23	23	23
24	24	24	24
25	25	25	25
26	26	26	26
27	27	27	27
28	28	28	28
29	29	29	29
30	30	30	30
31	31	31	31
32	32	32	32
33	33	33	33
34	34	34	34
35	35	35	35
36	36	36	36
37	37	37	37
38	38	38	38
39	39	39	39
40	40	40	40
41	41	41	41
42	42	42	42
43	43	43	43
44	44	44	44
45	45	45	45
46	46	46	46
47	47	47	47
48	48	48	48
49	49	49	49
50	50	50	50
51	51	51	51
52	52	52	52
53	53	53	53
54	54	54	54
55	55	55	55
56	56	56	56
57	57	57	57
58	58	58	58
59	59	59	59
60	60	60	60
61	61	61	61
62	62	62	62
63	63	63	63
64	64	64	64
65	65	65	65
66	66	66	66
67	67	67	67
68	68	68	68
69	69	69	69
70	70	70	70
71	71	71	71
72	72	72	72
73	73	73	73
74	74	74	74
75	75	75	75
76	76	76	76
77	77	77	77
78	78	78	78
79	79	79	79
80	80	80	80
81	81	81	81
82	82	82	82
83	83	83	83
84	84	84	84
85	85	85	85
86	86	86	86
87	87	87	87
88	88	88	88
89	89	89	89
90	90	90	90
91	91	91	91
92	92	92	92
93	93	93	93
94	94	94	94
95	95	95	95
96	96	96	96
97	97	97	97
98	98	98	98
99	99	99	99
100	100	100	100